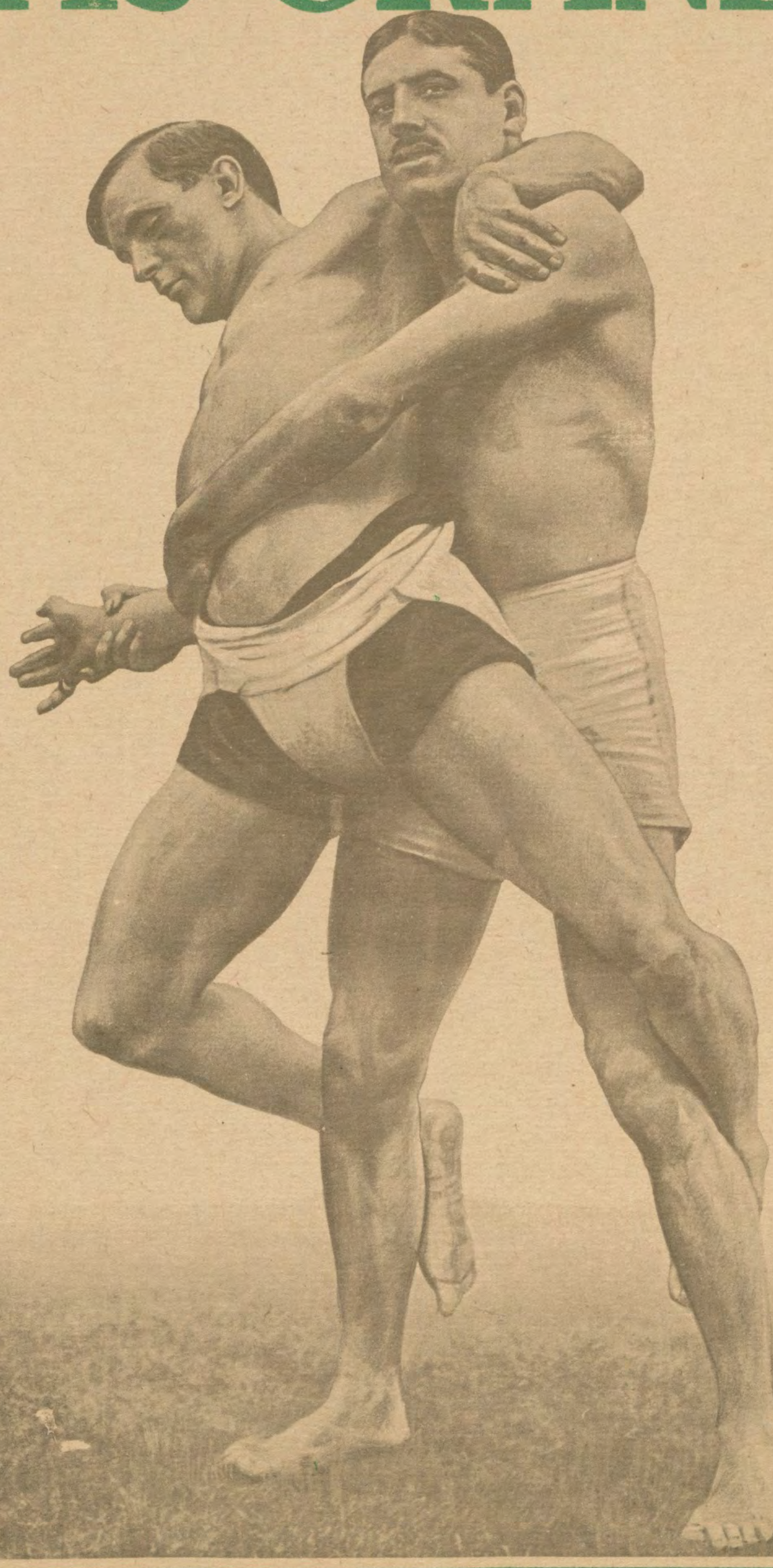
16e Année. — N° 776. — Le numéro : 60 centimes. — 26 Juillet 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR



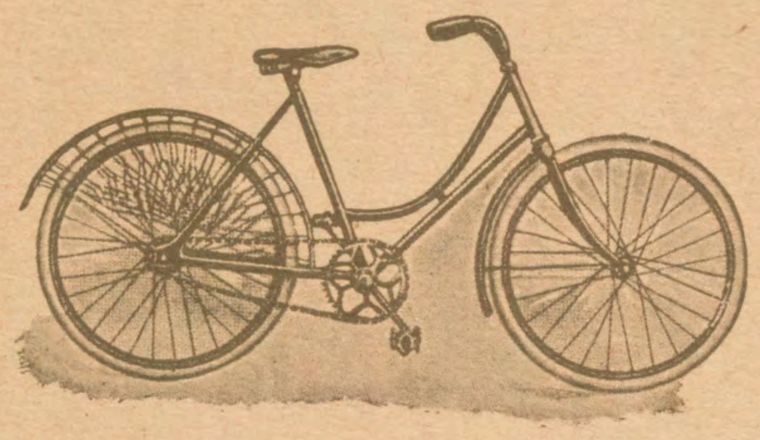
BOUIN SE PRÉPARE AU RECORD DE L'HEURE

A Stockholm, Jean Bouin s'entraînait à tous les sports pour atteindre la forme qui lui permit de couvrir 19 kil. 21 m. dans l'heure et de battre le record établi, en 1899, par Watkins avec 18 kil. 878.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Bicyclettes de luxe LUCIFER

Pour Fillettes



LUCIFER FILLETTE .. .. Prix **150 fr.**

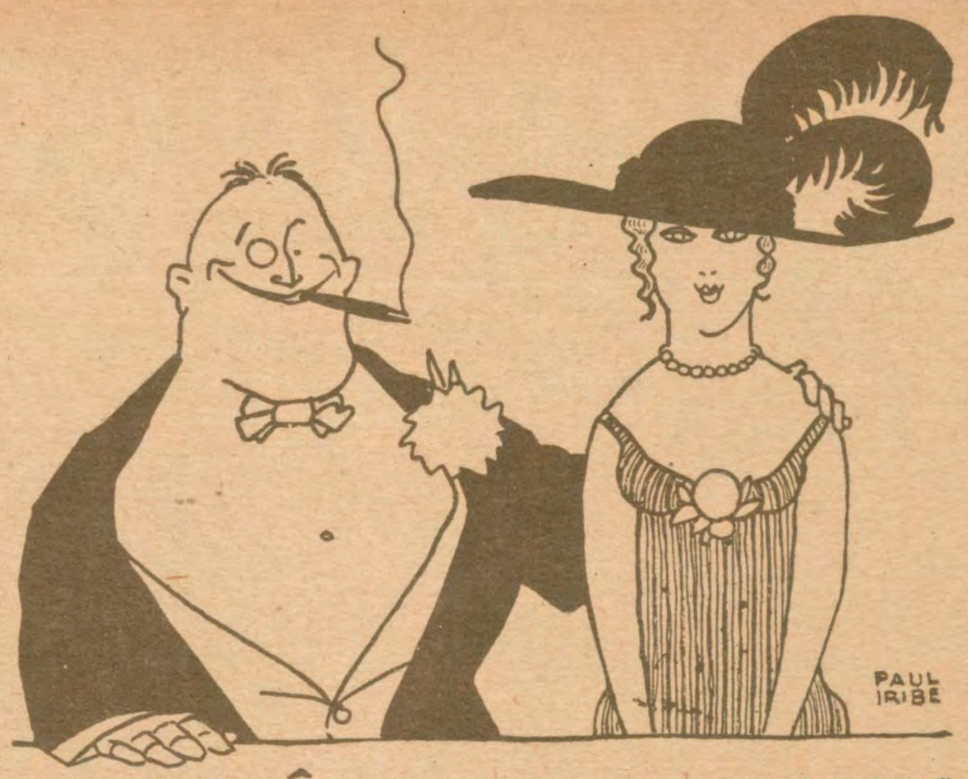
LUCIFER FILLETTE DE TOURISME Prix **190 fr.**
avec roue libre, jantes demi-nickel, et double frein sur jantes .. ..

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

MESTRE & BLATGÉ

Société anonyme. — Capital 4.000.000

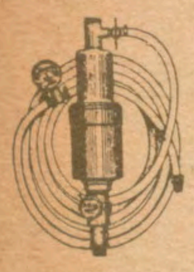
46, Avenue de la Grande-Armée ... PARIS ... 5, 7, 18, rue Brunel



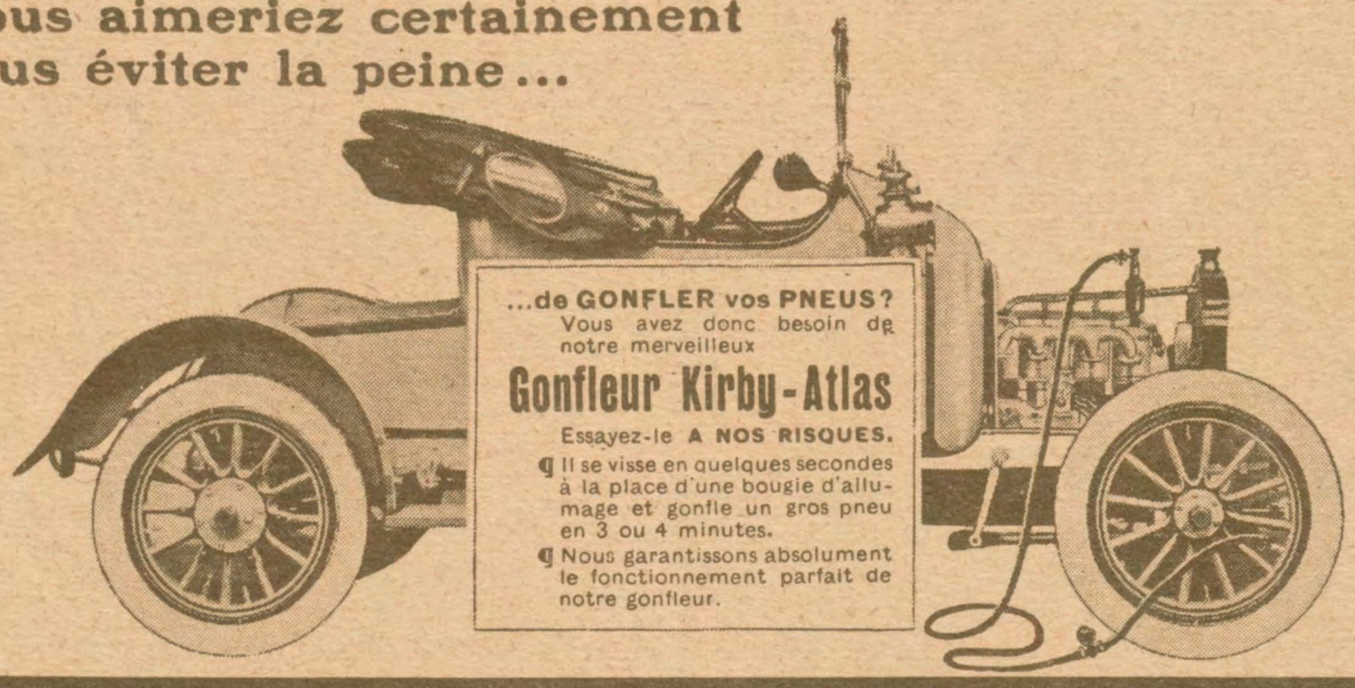
POUR ÊTRE HEUREUX
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'**OR**
MAXIMA achète
AUTOS DE MARQUE
AYANT AU
MAXIMUM
DEUX ANS DE DATE

BIJOUX. DIAMANTS. PERLES
RECONNAISSANCES

TÉLÉPH. 114-50 — 1bis Boulevard des ITALIENS — 2e ETAGE



Vous aimeriez certainement vous éviter la peine...



...de GONFLER vos PNEUS?
Vous avez donc besoin de notre merveilleux

Gonfleur Kirby-Atlas

Essayez-le **A NOS RISQUES.**

¶ Il se visse en quelques secondes à la place d'une bougie d'allumage et gonfle un gros pneu en 3 ou 4 minutes.

¶ Nous garantissons absolument le fonctionnement parfait de notre gonfleur.

Demander brochure franco

KIRBY, BEARD & Co Ltd
Maison fondée en 1743
5, RUE AUBER - PARIS

LES SIÈGES (pour Automobiles) "PULLMAN"

sièges et dossiers supprimant les chocs

ne se trouvent que chez LAMPLUGH Carrossier, 7, Rue Ernest Cognacq

RUPALI

PIERRE LAFITTE ET Cie

Vient de paraître dans la Collection Illustrée Sports-Bibliothèque

L'ALPINISME

Par GEORGES CASELLA

EN VENTE PARTOUT

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, r. Hautefeuille, Paris (VIe)
Paris, Province, Etranger

Appareil de suspension évitant toute secousse.

Personnel choisi.

:: TÉLÉPHONE : 818-67 (Jour et nuit) ::

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

(Photographie de notre envoyé spécial.)

LE TOUR DE FRANCE : LES ISOLÉS D'HULST ET DELOFFRE DANS LE COL D'ALLOS

Le Tour de France de 1913 restera mémorable dans les annales de cette épreuve. Jamais nous n'avions encore enregistré semblable déchet. Au départ de Paris, 140 concurrents étaient en présence. Après la dixième étape, soit après les deux tiers du parcours, ils n'étaient plus que 30. Ce n'est pas que la qualité des routiers ait diminué, au contraire, mais jamais encore le trajet n'avait été aussi dur. Le Tour de France à l'envers, commençant par des étapes plates, mais très longues, fatigue les muscles des coureurs qui s'en ressentent au moment de franchir les montagnes. Ceux qui termineront seront de véritables héros et la foule saura les fêter comme il convient, demain, à leur arrivée au Parc des Princes.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO, NUMÉRO DOUBLE, SERA CONSACRÉ AU TOUR DE FRANCE

19 Kilomètres 021 en 60 minutes

PAR JEAN BOUIN

JEAN BOUIN S'ENTRAINE

Jean Bouin, à Stockholm, travaillait avec son masseur, l'Australien Evelyn. La pluie l'empêchant de s'entraîner sur la piste, il allait se promener dans les forêts et faisait le bûcheron pour entretenir ses muscles et surtout son système respiratoire. C'est l'entraînement pratiqué par les boxeurs.

Nous avons demandé à notre collaborateur, *Jean Bouin*, le nouveau recordman du monde de l'heure, de raconter à nos lecteurs ce que fut sa stupéfiante performance où il battait à Stockholm, le 6 juillet, le record professionnel de *Watkins* (18 kil. 878, le 16 septembre 1899) et amateur de *Shrubb* (18 kil. 741, le 5 novembre 1904) en couvrant 19 kil. 21. Comment il s'est entraîné, comment il a triomphé, les limites possibles du record de l'heure, tels sont les sujets qu'il aborde dans cette étude où les spécialistes eux-mêmes pourront trouver de précieux conseils.

Le 3 juin, à 2 h. 35 de l'après-midi, après avoir serré la main de quelques amis, nous quittions Paris à destination de Stockholm. 43 heures de voyage, et la capitale suédoise se profilait devant nos yeux.

Sitôt la classique réception terminée, nous prenions possession de notre chambre où, durant plus de trente jours, nous allions ébaucher toutes sortes de tableaux de marche, projets, tactiques, et où, quelquefois, nous devions être la proie du découragement, qui, finalement, devait s'effacer devant la joie ressentie par l'heureux résultat.

Dès mon arrivée, un bain, puis un massage de mon camarade Evelyn, me remettaient complètement, et, après un déjeuner copieux, nous visitions la ville que nous connaissions toutefois depuis les Jeux Olympiques. La promenade terminée, nous nous dirigions vers le Stade, portant un sac contenant tout le matériel nécessaire pour... battre le record du monde.

Dans cette première séance d'entraînement, je me contentai de retrouver l'assouplissement laissé dans le voyage. Quelques tours de piste suivis de sprints, de mouvements de culture physique et de frictions complétèrent cette première journée.

De simples courses variant de 3.000 à 5.000 mètres et des promenades effectuées dans les bois merveilleux qui environnent la ville occupèrent les jours suivants.

Le 8 juin, première course officielle sur 10.000 mètres. Le vent soufflait en rafales ; 5.000 spectateurs assistèrent à ce début ; aussi, étais-je désireux de réaliser un joli temps, afin de m'imposer à la fois aux organisateurs et au public. Malheureusement je me trouvais en face d'un vilain adversaire « la température ». Je remportai l'épreuve dans le temps de 31 m. 42 s., ce qui représente une moyenne de 9 k. 550, dans la demi-heure, la seconde place revenait au champion suédois Mohdigh, que je précédais de 500 mètres environ, mais malgré cela, je terminai complètement épuisé, ayant disputé cette course dans une véritable tempête.

BOUIN A LA CORDE LISSE

Jean Bouin, au Club de la Société Générale à Auteuil, termine son entraînement par des exercices aux agrès.

Le lendemain soir, à 8 heures, je pris part à un handicap de 5.000 mètres. Ne soyez pas surpris de l'heure tardive à laquelle on court en Suède, mais pendant juin, il n'y a pas ou presque pas de nuit, et dans un article détaillé, que j'aurai le plaisir de donner ultérieurement aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, je me propose de démontrer que cette circonstance atmosphérique est un des facteurs influents qui ont procuré aux Suédois leurs victoires en sports athlétiques.

Je dois tout d'abord indiquer que dans ce handicap, le vainqueur, qui recevait 200 mètres, couvrit la distance (4.800 mètres) en 15m. 5s. 2/5. Je finissais second en 15 m. 10 s. 3/5, à 30 mètres du premier. Cette épreuve fut une des plus intéressantes auxquelles il fut donné au public d'assister. Dans le dernier tour, je remontai 23 concurrents et tout le peloton finissait en un formidable paquet. Les rendements avaient été établis avec une rare précision ; seul le vainqueur avait bénéficié d'un peu de légèreté de main de la part du handicapeur.

La distribution des prix eut lieu le soir même et je reçus pour ma part deux coupes superbes, comme rarement il nous est donné d'en voir distribuer en France aux vainqueurs.

BOUIN S'INSTRUIT EN LISANT LA "VIE AU GRAND AIR"

Après ces deux courses, quel ne fut pas mon étonnement de me trouver sous le coup d'une réelle fatigue ; j'avais en somme fourni quelques efforts sans trop de préparation, puis je fus pris d'une attaque de grippe et, pendant quelques jours, j'éprouvai une grande gêne du côté respiratoire. Cela aurait peut-être duré longtemps si je n'avais

EN FORÊT AVEC EVELYN

JEAN BOUIN

Le recordman du monde de l'heure, Jean Bouin, n'est arrivé à la forme qui fut de lui le meilleur coureur pédestre actuel, que par la méthode et la science avec laquelle il s'entraîne. Rien n'est jamais, par lui, laissé au hasard. C'est un maître de l'entraînement et on ne saurait trop écouter ses conseils.

reçu la *Vie au Grand Air* que je me faisais soigneusement adresser de Paris, pour occuper mes heures de loisir.

Ce numéro contenait toutes les notes d'entraînement des principaux champions, et c'est en lisant celles de Willie Lewis, que je découvris le remède qui allait me guérir. Ce dernier recommandait, le training terminé, de boire un peu de gin dans de l'eau très chaude. Dès que j'eus pris connaissance de cet article, je fis l'acquisition d'une petite lampe à alcool que je transportai au Stade. Je suivis les conseils du célèbre boxeur, et eus la grande joie de constater mon rétablissement au bout de trois ou quatre jours.

Dès lors, pendant cette période de travail, je n'ai jamais cessé d'absorber mon petit gin bien chaud, auquel j'ajoutais un peu de citron et de sucre en vue d'améliorer la saveur, et je dois confesser que le remède s'était transformé en une réelle gourmandise.

Complètement rétabli, je continuai mon travail quotidien, augmentant progressivement la distance. Devant courir à Christiania le 15, je m'octroyai un jour complet de repos, 48 heures avant la réunion.

Le samedi 14 juin, je fis mes débuts dans cette ville en participant à un handicap de 3.000 mètres, que je ne pus gagner, bien qu'ayant effectué un temps plus qu'excellent (8 m. 48 s.). Alors que j'avais rejoint tous mes concurrents, un outsider qui s'était réservé et avait vécu sur son rendement, se détacha et dans un foudroyant emballage s'attribuait la victoire et le prix.

Devant mon évidente supériorité, les organisateurs norvégiens, décidèrent de m'opposer à leurs trois meilleurs hommes se relayant six fois. J'acceptai, et le lendemain je triomphais facilement en 31 m. 20 s., temps qui bat de loin toutes les performances établies en Norvège.

Sitôt après, je regagnai Stockholm, ne voulant rien modifier aux habitudes de la vie que je menais dans la capitale suédoise. Un jour de repos me fut nécessaire. J'étais engagé dans une épreuve de 10 milles anglais qui devait se disputer le 22 ; vous constatez que j'augmentais progressivement la distance de mes courses.

Cette épreuve, que je gagnai, constitua pour moi la meilleure des leçons, en me dotant de l'expérience qui allait m'être nécessaire pour accomplir ce que vous voulez bien qualifier « mon exploit ».

Je couvris les 5.000 en 15 m. 18 s. les 10.000 en 31 m. 12 s. et les 16 k. 090, en 51 m. 34 s. Mais s'il est facile de déduire de ces temps combien ma marche fut brillante au début, il est également aisé de constater la médiocrité des 5 derniers kilomètres. J'élaborai un tableau de marche avec un départ moins rapide, puis, après avoir varié mon entraînement sur des distances de 5 à 15 kilomètres, je me décidai à prendre part le 6 juillet à une course d'une heure.

JEAN BOUIN

Jean Bouin, le nouveau recordman de l'heure, le seul qui ait passé les 19 kil. en 60 m. performance qui paraissait impossible à accomplir.

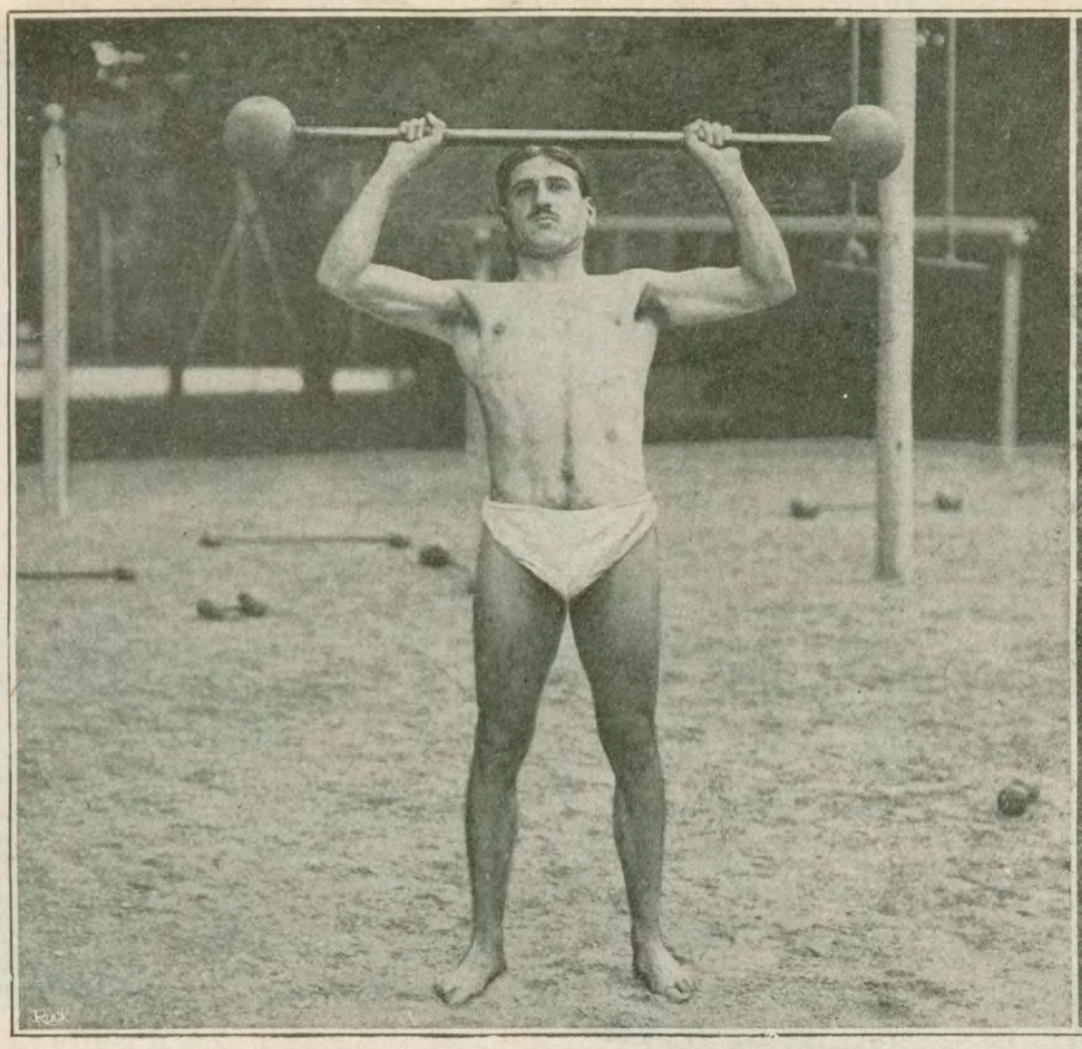
JE NE PARTAIS PAS POUR LE RECORD !

Je dois tout d'abord déclarer que lorsque je vins me ranger sous les ordres du starter, ma seule ambition consistait à sortir victorieux de l'épreuve que j'allais disputer, sans m'arrêter à l'espérance de battre le record. Toute la semaine précédente, la pluie s'était manifestée de telle façon qu'elle avait apporté une entrave considérable à la méthode et à la marche de travail que je m'étais imposées auparavant.

Sans être violent, le vent soufflait ; néanmoins, trente-deux coureurs étaient engagés dans ce concours, et le départ leur fut donné à 2 h. 30. Dès le coup de pistolet, je pris résolument la tête, suivi d'Aelgren et du Finlandais Stenwos (3e de la finale des Jeux Olympiques). Alors que le 22 juin le Suédois avait été lâché dès les premiers tours, il se trouvait encore dans ma foulée, ce jour-là, lorsque j'atteignis le 7e kilomètre : j'étais donc parti très lentement et sagement.

Mon premier tour était de 1 m. 5 s. et le second 1 m. 10 s. (tour de piste 348 m. 10). Au 19e tour, soit après 7 kil. 297 m. 90, je faussais compagnie à mon concurrent qui s'effondrait victime d'un départ trop rapide et c'est ainsi qu'au 24e tour je le doublais. Les officiels firent annoncer le temps des 10 kil. (31 m. 27 s.) ; je me trouvais en retard de quelques secondes sur les temps nécessaires à culbuter le record, mais jamais, dans ma carrière d'athlète, je ne me suis senti aussi frais et dispos qu'à cette minute. J'activai un peu et, si je n'entrevoyais pas encore l'espoir de battre le record du monde, j'avais du moins celui d'abaisser le mien et d'améliorer mes temps ; je doublai plusieurs fois mes concurrents, trop nombreux, ce qui m'obligea à voyager constamment ; toutefois, plusieurs d'entre eux s'écartèrent pour me laisser la corde lorsqu'ils connurent mon avance sur les records.

J'atteignais les 15 kil. en 47 m. 18 s., dès lors j'étais sûr et confiant dans l'issue de la lutte et la crainte de terminer comme Shrubb était complètement dissipée. A partir de cet instant, j'accélérai l'allure et effectuai des tours à la même vitesse que ceux accomplis au départ.



LE LEVER DE LA BARRE

Jean Bouin pourrait, lui aussi, participer au Concours de l'Athlète complet. Il ne néglige aucun sport pour obtenir l'état physique le meilleur et, entre autres exercices, pratique le lever de la barre à sphères.

LA VIE DES CHAMPS

Lorsqu'il s'entraînait, à Stockholm, en vue du record de l'heure, Bouin vivait de la vie des champs, la seule, selon lui qui puisse procurer à un athlète le maximum de sa forme.

Lorsque j'entendis résonner la cloche venant me signaler la dernière minute, je mesurai bien mon effort et commençai un enlevage à une allure très rapide, et je ne sais quelle angoisse m'étreignit. Tout mon être était absorbé par l'appréhension du coup de pistolet final qui allait sèchement me signifier la fin de l'heure, et je ne puis décrire comme le le désirerais toute l'émotion qui s'était emparée de moi; je poussais toujours, fournissant maintenant mon maximum, dépensant sans compter, avec une farouche énergie, le reste de ma force physique, en vue de gagner les quelques mètres qui me permettraient de franchir le chiffre 19 que je voyais au loin devant moi, comme un fantôme s'agitant et me lançant un défi.

La détonation retentit, j'étais suivi par un officiel chargé de constater la place où je terminerais, je rassemblai toute mon énergie pour m'arrêter brusquement et marquer l'endroit qui allait me faire connaître le résultat, je me rendais bien compte que les 19 ne devaient pas être bien loin d'être atteints, et le temps que duraient les opérations de mensuration me parurent des siècles... Enfin, je connus mon sort ; et ces minutes-là ne peuvent se décrire. Des larmes m'échappent, larmes de joie, mais qui trouvaient leur raison d'être plus encore dans le bonheur que j'escomptais procurer à mes amis et compatriotes par cette victoire, que dans la satisfaction personnelle de ce résultat qui venait récompenser tant de travail et de laborieuse persévérance.

Dans un mouvement de sportsmen avisés et loyaux, les Suédois me firent une formidable ovation, et tandis que retentissaient les accents de la *Marseillaise*, je faisais en moi-même offrande de tout ce succès à mon pays, au Club Athlétique de la Société Générale et à tous ceux qui m'avaient tant de fois encouragé et suivi de leur cordiale et sincère amitié.

J'étais heureux, très heureux. J'avais pris devant les Suédois, ma revanche des derniers Jeux Olympiques où le Finlandais Kolehmainen, plus tacticien que moi en la circonstance, avait réussi à me battre. Mais j'avais et je conserve un amer regret.

Maintenant que j'ai doublé le cap des 19 kilomètres que je trouvais si difficile à franchir, je me rends compte que j'aurais pu faire plus. Je ne veux pas avoir l'air d'exagérer et de vouloir me faire meilleur que je ne suis. Aussi vais-je simplement discuter avec les chiffres afin de vous convaincre.

J'étais opposé à 31 coureurs. Vous voyez par conséquent que je fus obligé à chaque tour, de voyager quelque peu. Comme la manœuvre se renouvela pendant 54 tours, j'estime, en restant au-dessous de la vérité à mon sens, avoir perdu au moins de 150 à 200 mètres dans ces conditions. Je dois d'ailleurs reconnaître que mes rivaux vers la fin, me laissaient souvent la corde pour passer, mais comme je n'en étais pas sûr, il en résultait un flottement qui me retardait, si bien que je perdis plus de trois secondes, peu de temps avant le coup de pistolet, en entrant en collision avec trois coureurs qui me précédaient. Je m'étais placé à l'extérieur pour les passer, lorsqu'ils s'écartèrent au même moment. Je les heurtai, je repartis aussitôt, mais cet incident m'avait coûté plus de 20 mètres avant d'être à nouveau dans ma foulée. De plus, je n'étais pas parti assez vite au début et je crois que, sans être fatigué davantage à la fin des 60 minutes, j'aurais pu accélérer dès le départ.

Conclusion : je crois fermement qu'il est possible de franchir dans l'heure les 12 milles Anglais, soit 19 kilomètres 308. Je regrette de n'avoir pu les atteindre, mais je ne dis pas qu'un jour, je ne les tenterai pas, car je crois qu'alors le recordman de l'heure pourra s'endormir bien tranquille et ne pas craindre de voir avant longtemps son nom remplacé sur la liste des records du monde.

Je ne voudrais pas terminer cet article sans dire toute mon admiration pour les terrains de sport, que j'ai vus de près dans les pays du Nord. Là, ce ne sont plus des initiatives privées qui en font les frais, mais le Gouvernement qui n'hésite pas à faire une avance de fonds considérable, qu'il récupère, d'ailleurs, par de multiples procédés habiles qui ne grèvent nullement le budget des petits employés qui viennent s'entraîner.

Cet exemple devrait être suivi en France, car je suis convaincu que c'est là l'unique raison de la supériorité des Suédois sur nous. Là-bas, tout le monde fait du sport et a des moyens à sa disposition. Tous les athlètes reçoivent des encouragements et une émulation salutaire s'établit entre eux ; tant qu'il n'en sera pas ainsi en France, nous pourrons attendre les Olympiades avec stoïcisme : nous y serons écrasés.

Je répondrai enfin à une question qui a été souvent agitée : faut-il créer des Championnats annuels du monde de course à pied ou bien maintenir les Jeux Olympiques ?

Je suis nettement partisan du maintien des Jeux Olympiques. Un championnat du monde se renouvelant trop souvent perdrait de son prestige et de son attrait.

C'est ce qui se produit incontestablement pour les championnats cyclistes. Le sport international ne gagnerait rien en procédant par des manifestations insuffisamment préparées. Il convient de laisser à une nation le temps de profiter des leçons d'une Olympiade avant de l'engager dans une autre.

C'est ce que nous devons tout particulièrement faire, nous, Français, pour améliorer notre classement de Stockholm.

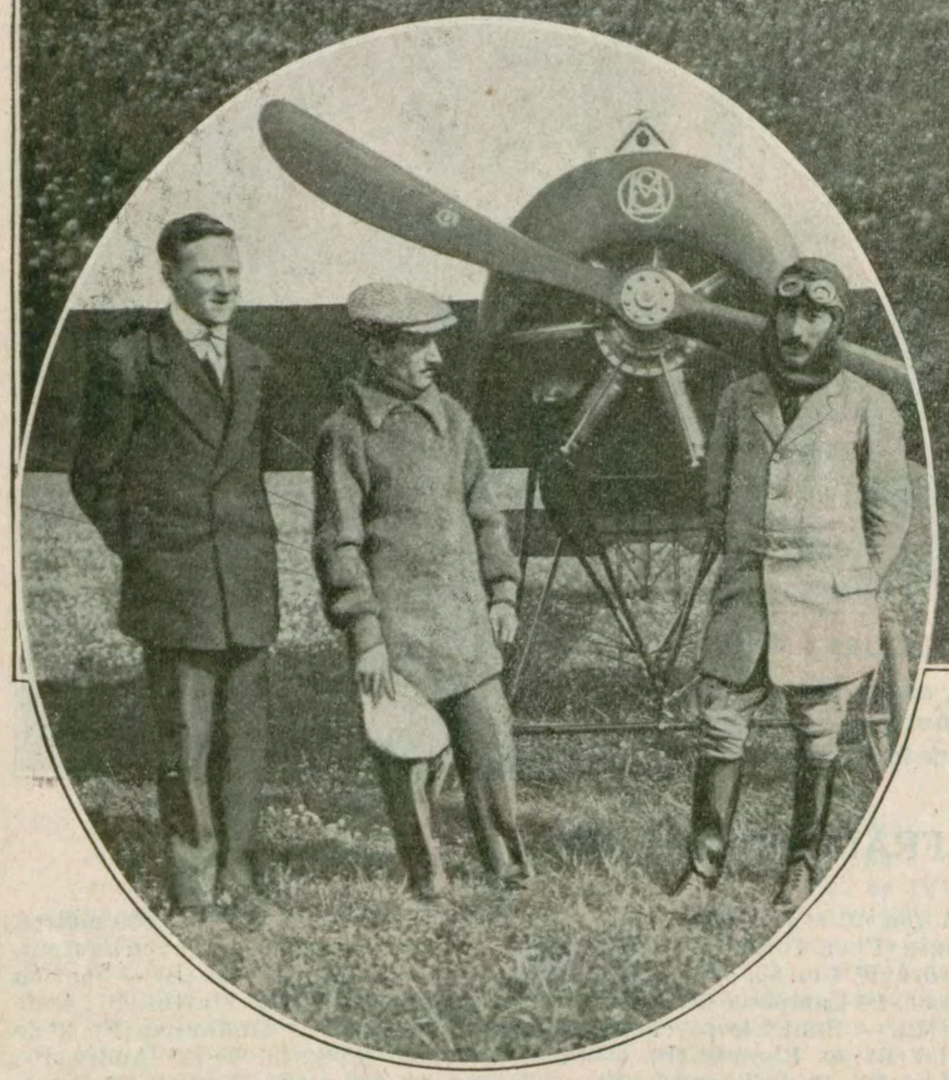
JEAN BOUIN.

UNE ARRIVÉE DE BOUIN

Bouin fit sa rentrée en France, après son glorieux exploit au Concours de l'Athlète complet, du Journal, *dans un handicap de 5,000 mètres qu'il gagna.*

BRINDEJONC DES MOULINAIS TENTE DE PASSER AUDEMARS.

Le match aérien qui mettait aux prises dimanche dernier à Juvisy, les aviateurs Brindejonc des Moulinais. Audemars et Guillaux, fut gagné par Brindejonc malgré une magnifique résistance d'Audemars. (Monoplans Morane-Saulnier, moteurs Gnôme, hélices Chauvière, bougies Oléo, essence Automobiline et huile Avion D.F.).



LES TROIS CONCURRENTS

De gauche à droite: Brindejonc des Moulinais, vainqueur, Audemars, 2e et Guillaux 3e.

LE MATCH AÉRIEN A TROIS, DE JUVISY

Les dirigeants de Port-Aviation ont été bien inspirés en organisant des matches aériens, disputés par les gloires de l'aviation. La rencontre Garros-Audemars avait remporté un triomphal succès. La lutte entre Brindejonc des Moulinais, Audemars et Guillaux ne lui céda en rien. Le public n'hésite pas à se déranger pour assister à des épreuves sérieuses. A la direction de Juvisy d'empêcher d'autres Sociétés moins qualifiées de louer le terrain, pour des fêtes parfois décevantes. Dimanche, Brindejonc des Moulinais fut le triomphateur, battant de très peu son camarade Audemars.

LE DEPART DU 5.000 MÈTRES

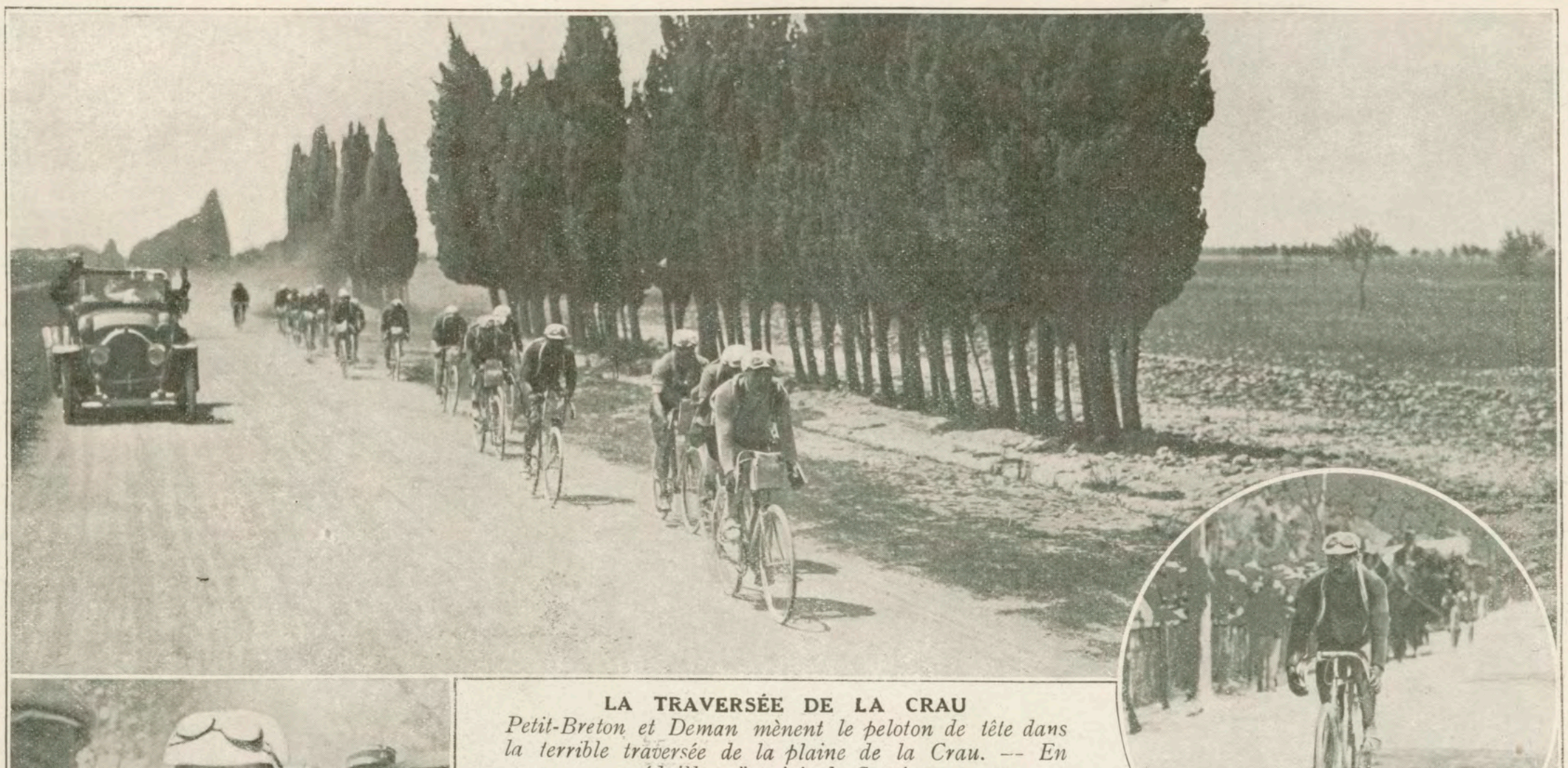
Le 5.000 mètres fut naturellement gagné par notre grand champion, Jean Bouin, (à gauche), qui couvrit la distance en 17 m. 3 s. 2/5, sans avoir à se dépenser.

LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

A gauche, André, 2e du poids; au milieu, Gonder, 1er du saut à la perche avec 3 m. 50; à droite, Tison, 1er du disque avec 39 m. 60.

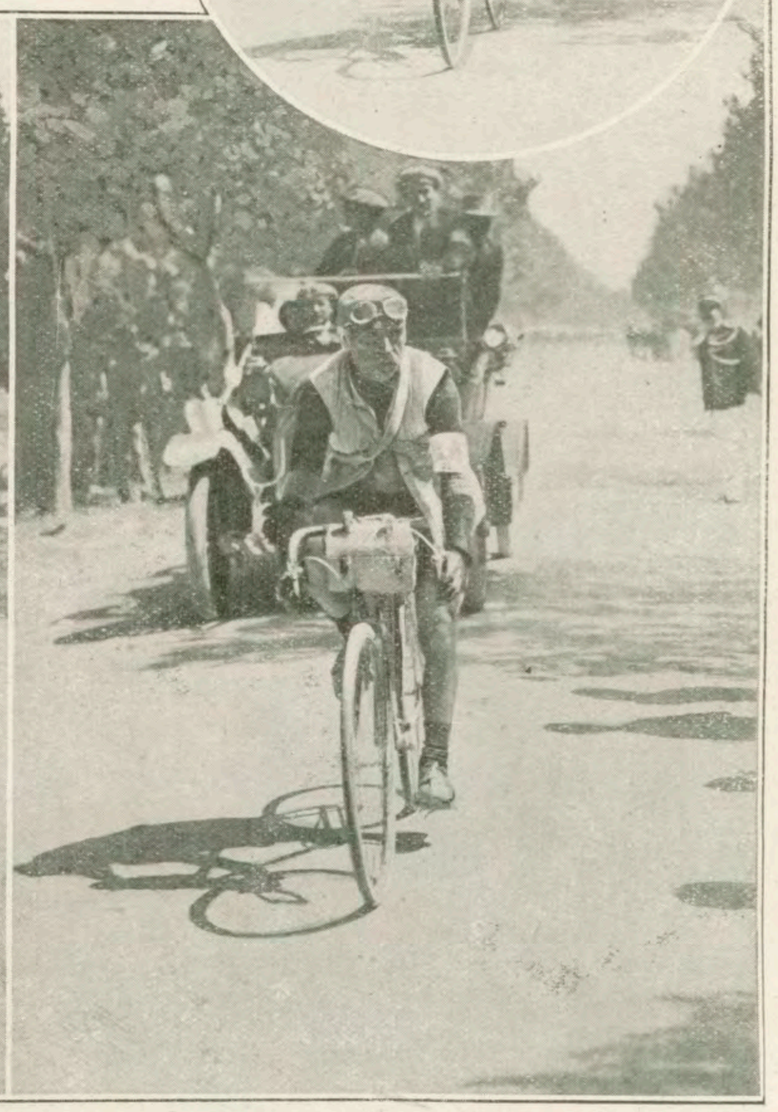
LE MATCH D'ATHLÉTISME FRANCE-BELGIQUE

Le second match annuel d'athlétisme, France-Belgique, disputé dimanche dernier au Stade de Colombes, a été l'objet pour nos représentants d'une victoire écrasante. Chaque fédération désignait deux hommes pour chaque épreuve. Les Belges ne remportaient que le 200 mètres avec Jacquemin, en 22 s. 2/10, le 400 mètres avec le même Jacquemin en 51 s. 8/10 et le 110 mètres haies avec Martin en 15 s. 8/10. C'est dire le succès de nos coureurs qui se classèrent ainsi : 100 mètres, 1er Mourlon (F), en 11 s. ; 2e Gustin (B) ; 3e Parenteau (F) ; 4e Otoul (B), — 800 mètres, 1er Dantigny (F) en 2 m. 6 s. 2/5 ; 2e Delarge (B) ; 3e Arnaud (F) ; 4e Van Dyck (B). — 1.500 mètres, 1er Lauvaux (F) en 4 m. 22 s. ; 2e Delloye (B) ; 3e Dufau (F) ; 4e Fritz (B). — 5.000 mètres, 1er Bouin (F) en 17 m. 3 s. 2/5, 2e Vignol (B) ; 3e Granges (F). — Saut en hauteur, 1er André (F) 1 m. 80. ; 2e Martin (B) ; 3e Noguès (F) ; 4e Brossel (B). — Saut en longueur, 1er Campana (F) 6 m, 92 ; 2e de Guanderax (F) ; 3e Martin (B) : 4e de Ruyte (B). — Saut à la perche, 1er Gonder (F) 3 m. 50 ; 2e Duffourcq (F) ; 3e de Laender (B) ; 4e Rigouts (B). — Poids, 1er Tison (F) 12 m. 95 ; 2e André (F) ; 3e Teddy (B) ; 4e de Laender (B). — Disque, 1er Tison (F) 39 m. 60 ; 2e Pierre (F) ; 3e de Laender (B) ; 4e Teddy (B). La France remportait donc le match avec 47 points et 9 victoires, battant la Belgique avec 73 points et 3 victoires.



LA TRAVERSÉE DE LA CRAU

Petit-Breton et Deman mènent le peloton de tête dans la terrible traversée de la plaine de la Crau. -- En médaillon, l'arrivée de Garrigou.



(Photographies de notre envoyé spécial.)

GARRIGOU, 1er DE LA 8e ÉTAPE

Garrigou a remporté une belle victoire dans la 8e étape, couvrant en 10 h. 42 m. 16 s., les 325 kil. du parcours. (Bicyclette Peugeot)

FABER DANS LA CRAU

Faber, qui a réussi à prendre trois minutes au peloton mené par Petit-Breton, se rafraîchit avant d'être rejoint. (Bicyclette Peugeot)

L'ARRIVÉE DE PETITJEAN

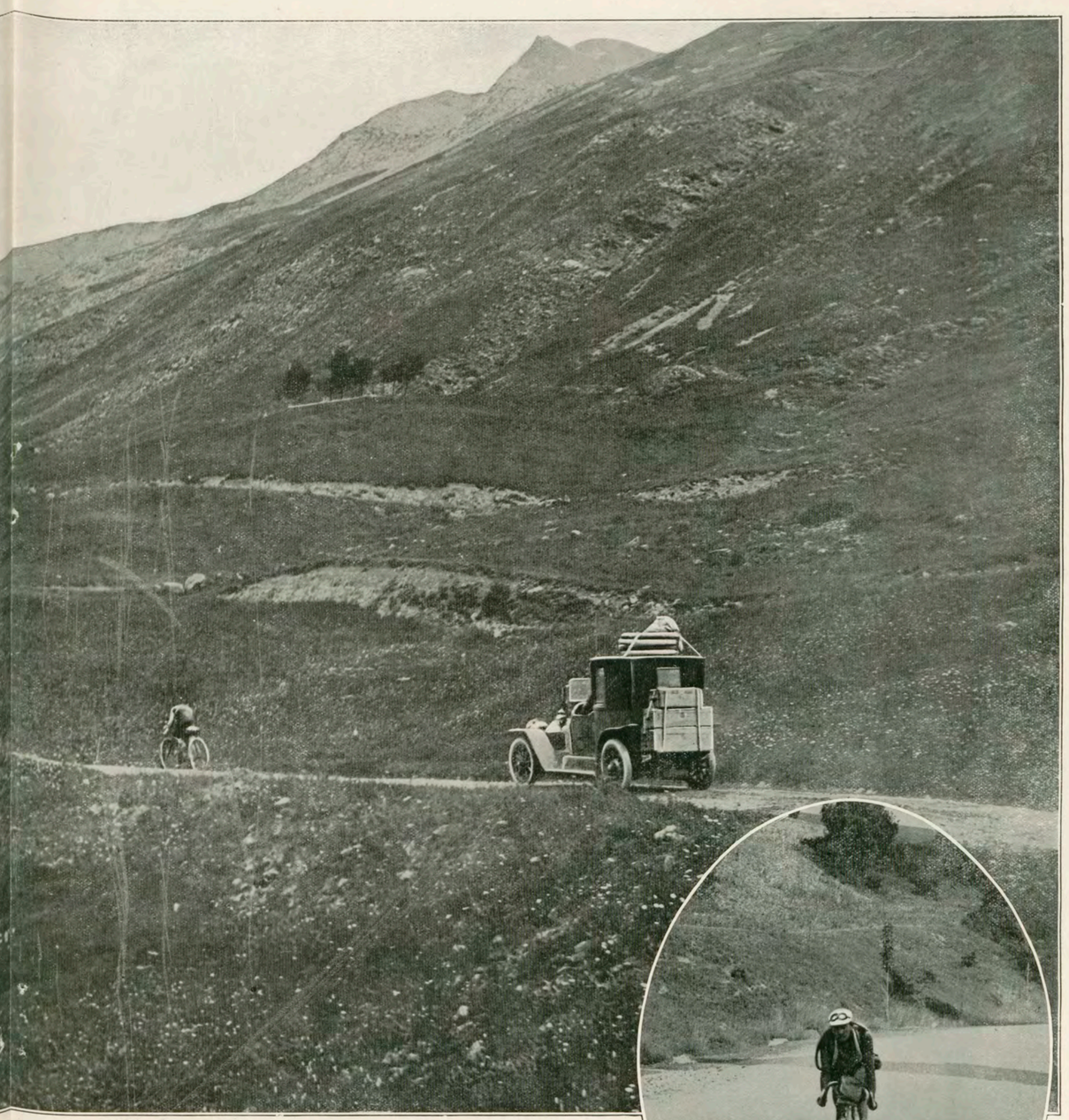
L'isolé Petitjean réussit une magnifique performance, se classant 2e de l'étape, à 8 secondes de Garrigou.

LA 8e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE : PERPIGNAN-AIX-EN-PROVENCE (325 KILOMÈTRES)

Quoique disputée sur terrain presque toujours plat, l'étape Perpignan-Aix-en-Provence donna lieu à une course extrêmement disputée et le classement fut facile. Le 1er, Garrigou, qui terminait en 10 h. 42 m. 16 s., arrivait, en effet, avec 8 secondes d'avance sur le 2e, l'isolé Petitjean, qui accomplissait, on le voit, une admirable prouesse en parvenant à distancer des hommes comme Faber, 3e, en 10 h. 43 m. 1 s. et un groupe de 9 routiers composé de Petit-Breton, Alavoine, Buysse, Thys, Everaerts (2e isolé), Trousselier, Contesini (3e isolé), Engel et Deloffre (4e isolé), ex-æquo, en 10 h. 51 m. 20 s. On voit que cette étape permit aux isolés de s'attribuer un beau succès.

Le début avait été quelque peu monotone, jusqu'au moment où Engel s'échappait et parvenait à prendre une certaine avance sur le peloton. Au bout de longs kilomètres, grâce à la farouche énergie de Petit-Breton, réellement merveilleux dans cette épreuve, Engel était rejoint. Mais au même moment, c'était au tour de Faber de tenter fortune. Il s'élançait, profitant de la fatigue de ses rivaux et s'assurait trois minutes. Buysse, Petit-Breton, Garrigou, Petitjean tâchaient de le rejoindre. Mais seuls, les deux derniers persévéraient, se menant le train tour à tour et rejoignaient Faber qu'ils battaient dans l'ultime côte de l'étape. Derrière ces trois vainqueurs, arrivait le peloton de neuf hommes moins heureux et battus après avoir tous accompli, au cours de cette journée, des prodiges de courage et de persévérance, surtout Petit-Breton, Alavoine, Buysse, Vandaele, Everaerts, Thys, etc. La traversée de la Crau, extrêmement dure, avait fort éprouvé les courageux routiers.

LA VIE AU GRAND AIR



PETIT-BRETON ET CANEPARI DANS LE COL DE VALJELAYE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

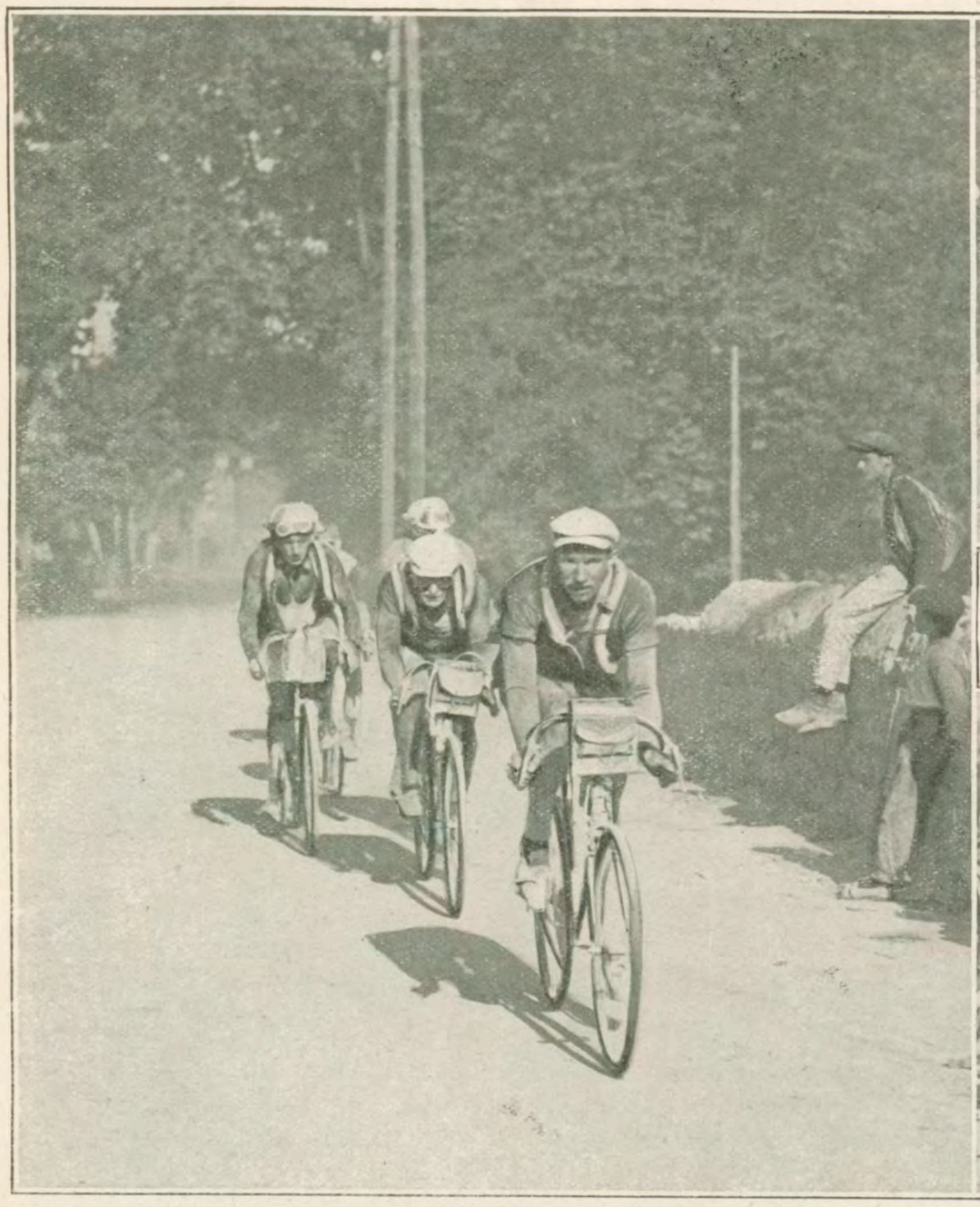
La 10e étape du Tour de France était particulièrement dure. Parmi les nombreux obstacles de cette partie du parcours, il convient surtout de noter le col d'Allos et le col Bayard. Petit-Breton, dont la course est admirable, arrivait le premier au sommet du col d'Allos, mais devait s'incliner devant la coalition de ses rivaux. Il se classait cependant 3e (Pneus Continental). François Faber (bicyclette Peugeot) gagnait l'étape après une course magnifique. — A gauche, l'isolé Samyn vient de briser sa roue avant Barcelonnette. A droite, Engel dans le col Bayard à la poursuite des leaders.

LA 10e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE : NICE-GRENOBLE (333 KILOMÈTRES)

La dixième étape du Tour de France se disputait sur le parcours Nice-Grenoble qui mesure 333 kilomètres. Dans cette épreuve, comme dans toutes les autres, sauf la première, Petit-Breton prouva qu'il était aussi merveilleux que dans ses plus beaux jours, qui lui valurent, on le sait, l'honneur d'être le seul coureur ayant remporté trois fois le Tour de France, dont une fois dans la catégorie des poinçonnés. Tous ceux qui suivent la course sont d'accord : jamais on n'a encore vu un homme aussi courageux, aussi énergique et aussi tacticien. Car Petit-Breton n'a pas seulement à lutter contre la route, les montagnes, les éléments, il a encore et surtout à combattre la plus terrible coalition qui se puisse trouver.

Cette année, les coureurs d'une même marque ont le droit de se faire le jeu. Or, l'excellente marque Peugeot a ses huit représentants toujours dans le peloton de tête et Petit-Breton, qui s'y trouve sans cesse, est naturellement la cible de ses rivaux qui, empressons-nous de le dire, ne font qu'user d'un droit qui leur est accordé. Seul contre tous, telle est la caractéristique de la course de Petit-Breton cette année. Quelle réception lui réserveront les sportsmen quand ils le verront arriver au Parc des Princes, demain, s'il a persévéré. Comme en 1906, en 1907 et en 1908, ce Tour de France, le plus dur de tous, sera bien celui de Lucien Petit-Breton

LE PROCHAIN NUMÉRO DE LA *VIE AU GRAND AIR* SERA UN NUMÉRO DOUBLE, CONSACRÉ AU TOUR DE FRANCE CYCLISTE



LAMBOT MÈNE DANS LE PRADET

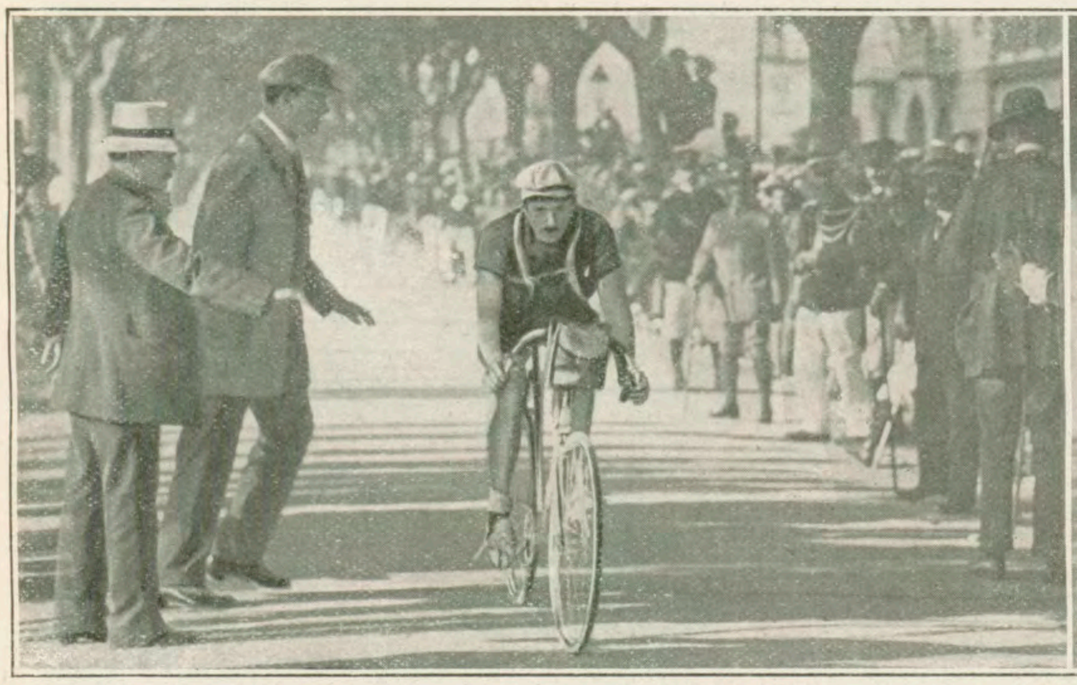
Lambot remporta la victoire, couvrant les 356 kilomètres du parcours en 13 h. 34 m. 26 s., à plus de 10 minutes du second. (Pneus Continental).

LES MALHEURS DE BUYSSE

Dans la descente de l'Esterel, Buysse eut un accident de machine qui lui fit perdre la première place du classement général.

CHRISTOPHE VA RÉPARER LA MACHINE DE BUYSSE

Christophe, excellent mécanicien, va réparer à Mandelieu la machine de Buysse, ce qui vaudra à celui-ci une pénalisation.



L'ARRIVÉE DE LAMBOT

Dans le parcours Nice-Sospel-Nice, qui terminait l'étape, Lambot parvint à s'assurer une importante avance sur ses adversaires qui finissaient assez éloignés les uns des autres. (Pneus Continental).

(Photographies de notre envoyé spécial)

L'ARRIVÉE DE VANDAELE

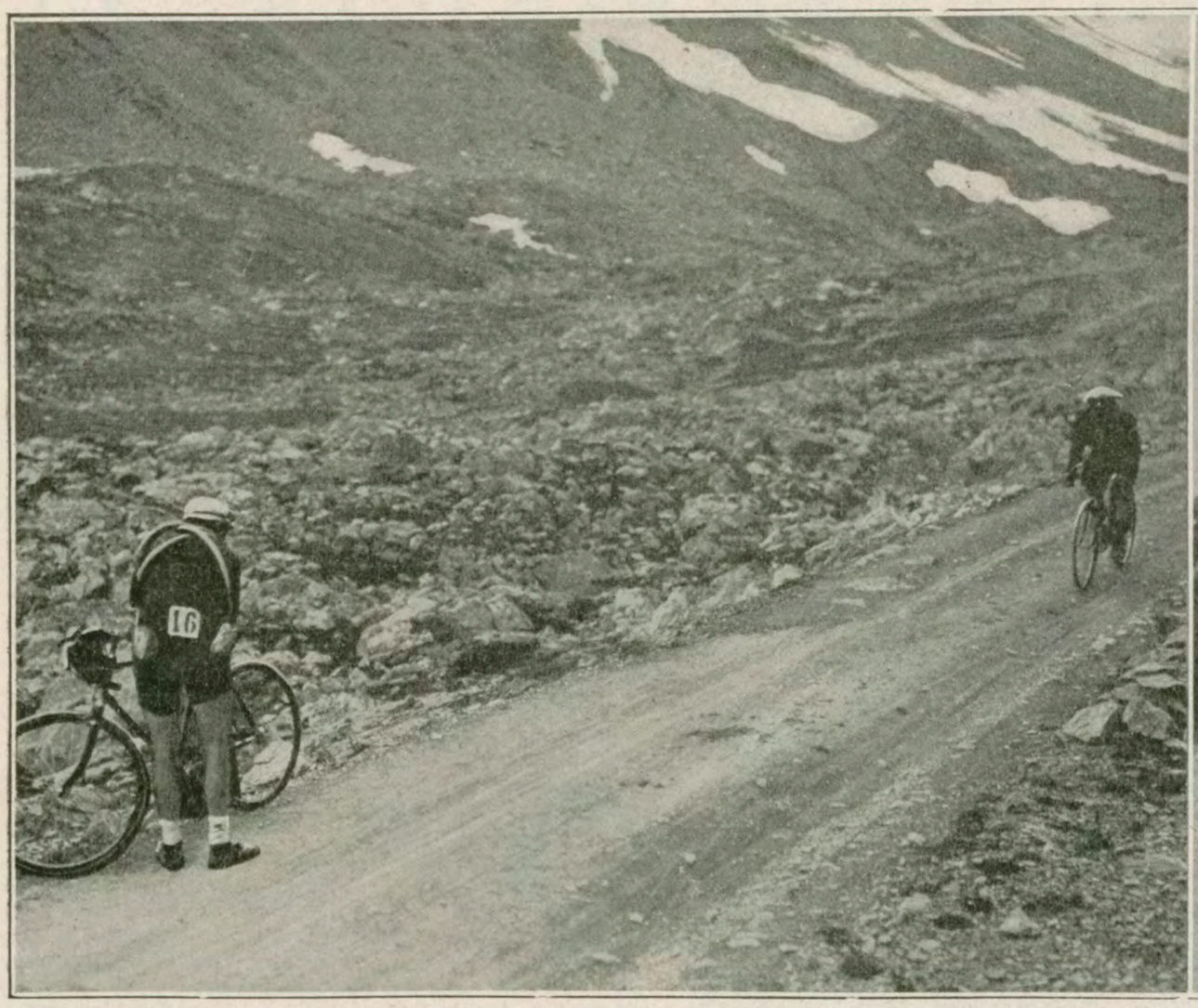
Le Belge Vandaele, peu favorisé jusqu'alors, prit la 2e place en 13 h. 44 m. 48 s. (Pneus Continental) devant Thys, Petit-Breton et Engel, dans l'une des étapes les plus dures du parcours.

LA 9e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE : AIX-NICE (356 KILOMÈTRES)

La neuvième étape du Tour de France se disputait sur le parcours Aix-en-Provence-Nice (356 kilomètres). Elle comportait la difficile traversée des montagnes de l'Esterel. Une fois de plus, le sort fut fatal au premier du classement général. Cette place, depuis le départ de Paris, eût toujours pour conséquence soit de faire abandonner le coureur qui la possédait, soit de lui faire arriver un accident. C'est là une fâcheuse ironie du sort. Buysse semblait devoir terminer dans les premiers à l'étape, lorsqu'il constatait dans la descente de l'Esterel que sa machine ne pouvait le conduire plus loin. Il était sur le point d'abandonner, mais il se souvenait de l'admirable preuve d'énergie donnée par Christophe dans une étape précédente et dans les mêmes circonstances. Il accomplissait à pied les 16 kilomètres qui le conduisaient à Mandelieu et là, dans une forge, Christophe lui réparait sa bicyclette. Chose curieuse, anomalie flagrante du règlement : Christophe, lorsqu'il avait forgé pour son compte une nouvelle fourche, après le Tourmalet, avait été pénalisé de cinq minutes sous prétexte que le mécanicien de la forge l'avait aidé en faisant manœuvrer le soufflet. Or, Buysse qui s'était fait faire la réparation complète ne voyait ajouter que quinze minutes à son temps !

A part cet incident, l'étape était remarquable par la splendide course fournie par Lambot, qui parvenait à s'assurer une importante avance sur le second Vandaele, le 3e Thys, le 4e le prodigieux Petit-Breton, etc...

Lambot, d'ailleurs, dont les premières étapes avaient été plutôt ternes, fournit à plusieurs reprises des efforts qui lui valurent d'améliorer son classement dans de notables proportions. Cet excellent routier, dont les courses précédentes n'avaient pas mis en valeur la qualité, a connu enfin la consécration de ses efforts. C'est un homme extrêmement courageux, comme d'ailleurs tous ceux qui auront effectué ce Tour de France particulièrement dur, et qui mérite la sympathie de la foule, qui saura l'acclamer, comme il convient, à son arrivée au Parc des Princes, demain.



CHRISTOPHE PASSE ENGEL DANS LE GALIBIER

La 11e étape du Tour de France se disputait sur le parcours Grenoble-Genève et comprenait la terrible ascension du Galibier.

BUYSSE 1er DE L'ÉTAPE

Buysse se classa 1er de l'étape, couvrant les 325 kilomètres du parcours en 12 h. 1 m. 42 s., (Bicyclette Peugeot).

PETIT-BRETON DANS LE GALIBIER

Lucien Petit-Breton, continuant à faire merveille contre la coalition, se classait 2e en 12 h. 4 m. 32 s. (Pneus Continental.)

FABER ET GARRIGOU

Garrigou se classait 4e en 12 h. 19 m. 17 s. Quant à Faber, longtemps menaçant, il faisait une chute qui le reléguait à la 20e place, en 14 h. 49 m. 59 s.

LA 11e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE : GRENOBLE-GENÈVE (325 KILOMÈTRES)

La onzième étape du Tour de France qui se disputait sur le parcours Grenoble-Genève était l'une des plus dures de cette terrible épreuve. Elle comportait, en effet, l'ascension du Galibier qui triompha de tant d'énergies qui semblaient invincibles. Cette montée permit d'admirer le magnifique effort produit par le Belge Buysse qui, lâchant tous ses concurrents, ne fut jamais rejoint, et par Petit-Breton qui fut victime, au début de l'étape, d'une crevaison de pneumatique, dont le résultat fut de provoquer un démarrage du peloton, heureux de mettre en difficulté un adversaire aussi terrible. Mais le grand crack prouvait une nouvelle fois sa valeur, rejoignant les hommes de tête, et parvenait à les battre tous, sauf Buysse, derrière lequel il succombait, se classant 2e à 2 m. 50 s. de lui. Thys, qui s'était fidèlement accroché à sa roue, prenait la troisième place à une longueur de Petit-Breton. Garrigou était 4e, mais en 12 h. 19 m. 17 s., ce qui lui faisait perdre un quart d'heure sur l'Argentin.

Le classement général n'était donc pas modifié, mais Garrigou s'éloignait de Thys et Petit-Breton se rapprochait de lui : Thys totalisait 146 h. 5 m. 40 s., Garrigou, 147 h. 14 m. 47 s., Petit-Breton, 147 h. 23 m. 49 s., Lambot, 149 h. 24 m. 22 s., Buysse, 150 h. 18 m. 26 s., Faber, 151 h. 10 m. 48 s., etc.

D'après un calcul, si le classement s'était fait par points, comme les autres années, au lieu de se faire par temps, Petit-Breton aurait été bon premier après cette étape. Cette consolation rétrospective ne saurait suffire à un homme qui méritait la victoire haut la main.

SAMEDI PARAITRA NOTRE "NUMÉRO DOUBLE" SUR LE TOUR DE FRANCE

Notre prochain numero sera le "Numéro Double" que nous publions la premiere semaine de chaque mois. Il sera consacré au *Tour de France cycliste* qui, pendant tout le mois, a passionné les foules, enthousiasmées par l'héroïsme dont firent preuve tous les champions de la route, aux prises avec les élements, les plaines interminables, les montagnes escarpées aux routes à peine esquissées. Dans ce numéro, toutes les étapes seront retracées avec des documents inédits depuis celle du départ de Paris début de ce calvaire de 5.387 kil. jusqu'à l'apothéose qui se déroulera demain au Parc des Princes,

La *Vie au Grand Air*, outre de nombreuses photographies, contiendra un article du vainqueur de chaque étape, et une étude de *Lucien Petit-Breton*, le héros de cette grande épreuve, sur le *Tour de France* tel qu'il a été couru cette année.

L'actualité ne sera nullement négligée, naturellement, et nous conserverons une large place aux Régates du Havre et autres événements sportifs de la semaine.

NOTRE HORS-TEXTE

Dans le numéro d'aujourd'hui, nous publions en hors-texte le portrait de *Georges Boillot* qui, pour la seconde fois consécutive, vient de faire triompher l'industrie française dans le *Grand Prix de l'A. C. F.* Nos lecteurs conserveront avec plaisir ce document reproduisant les traits du plus populaire conducteur d'automobile actuel, le seul ayant renouvelé l'exploit fameux du regretté *Léon Théry*.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Acteurs et Spectateurs

Avez-vous eu la curiosité de comparer la première page des grands journaux politiques actuels, ceux dont le tirage dépasse 700.000 et même 1.200.000 exemplaires quotidiens, et la première page de ces mêmes journaux il y a deux ans seulement?

Le lundi matin, le contraste est net. Il y a deux ans, voici la série des titres d'une de ces premières pages: Le Crime de la rue Azor — Un plombier coupe sa femme en 12 morceaux — Terrible accident d'automobile — M. Blaguamort, ministre des Affaires Inutiles, prononce un éloquent discours à l'inauguration de la Caisse d'épargne de Saint-Julien.

Voici une première page actuelle: Triomphe du muscle français — Le coureur à pied Jean Bouin couvre 19 kil. 21 dans l'heure — Brindejonc acclamé à Saint-Pétersbourg — 40.000 spectateurs au Concours de l'Athlète complet — Victoire d'un joueur de tennis français en Allemagne.

Il est des jours où la troisième page du Journal *ou du* Matin *est fort exactement, à l'article de tête près, et exception faite de la guerre balkanique, ce sport réel et intensif, celle d'un journal sportif.*

Les journaux illustrés Excelsior, l'Illustration, *multiplient les premières pages, les pages-vedettes sur les événements du sport contemporain. Bouin est maintenant plus célèbre qu'un ministre, et il est probable qu'on s'en souviendra plus longtemps. La popularité sportive, qui fut jadis réservée aux jockeys, puis aux coureurs cyclistes, puis aux aviateurs, est en passe d'atteindre les coureurs à pied. La France veut de l'action, du mouvement, de la vie, des résultats.*

Tant mieux. Les savants, les érudits nous ont appris à aimer la Grèce antique. Leur rôle fut utile, indispensable, mais comme le sport lui-même, qui n'est pas en soi un but, mais un moyen, ce rôle doit aboutir à des faits, à une éducation athlétique positive. Moins de spectateurs, moins d'orateurs, plus d'acteurs...

Je vous quitte, d'ailleurs je cours m'entraîner.

WHIPPER.

L'Alpiniste

UNE PSYCHOLOGIE SPÉCIALE

La librairie Pierre Lafitte et Cie vient de publier dans la collection « Sports Bibliothèque », un ouvrage consacré à l'*Alpinisme*. Dû à Georges Casella, l'excellent écrivain doublé d'un alpiniste émérite, il contient une documentation remarquable sur tout ce qui concerne ce sport angoissant.

La psychologie de l'alpiniste n'est pas aisée à définir. Peut-être pourrait on dire de lui qu'il est une manière d'amoureux. Sans doute, il ne pourra vous désigner la minute où il fut frappé au cœur. Peut-être chevauchait-il quelque arrête vertigineuse balayée par les rafales, ou glissait-il le long d'une pente glacée; peut-être flânait-il au faîte d'une aiguille granitique qui dépasse un fouillis de clochetons, de pointes élancées, de dômes neigeux, ou suait-il d'angoisse, collé contre une muraille verticale et sans prises, jaillie d'un abîme? Il ne sait. Peut-être encore n'a-t'il vu la montagne que depuis la vallée, sous un ciel de féerie ou dans le cadre tragique d'un orage?... Il l'a soudain *désirée* ardemment il l'a mêlée à tousses rêves et il lui a fallu y revenir guidé par une force impérieuse. Rien ne l'empêchera désormais, tant que ses muscles obéiront à son instinct, d'explorer les labyrinthes de glace, de parcourir les névés suspendus, ni d'atteindre les cimes rebelles.

C'est une sorte d'envoûtement définitif et qui transforme un être. Nul sport n'a des fervents aussi exaltés, des enthousiastes aussi tenaces. Dans le goût de l'escalade, il y a la joie de la lutte, la folie du jeu, l'amour du danger et le plus candide sentimentalisme. Enfin l'alpiniste, en amant réel, est orgueilleux, partial et jaloux : orgueilleux, parce que les difficultés vaincues lui donnent la sensation de sa puissance; partial, parce qu'il préfère aux autres le massif où s'accomplirent ses exploits (allez donc vanter les Alpes devant un pyrénéiste, les Dolomites devant un « glaciairiste » les pics oberlandais devant un « rochassier »); jaloux, parce qu'il n'admet pas que l'on puisse mieux aimer ou mieux comprendre la montagne qu'il ne l'aime et ne la comprend.

Oui, je sais bien que, malgré ces bonnes raisons, lorsque vous demandez, tout de go, pourquoi l'on est alpiniste, la majorité répond : « Parce qu'on est un peu toqué! » Mais l'alpiniste qui est toujours un poète s'écrie : « Si vous avez été frappé au cœur de ce vertige semblable au mal d'amour, vous avez goûté la sensation de la vie libre, l'orgueil de guider des hommes à travers des mondes inconnus, sous le soleil torride ou dans la tempête, vous avez connu l'instant poignant où vous teniez au bout d'une corde, au bout de vos doigts accrochés dans une fente du roc, la destinée de vos compagnons, vous avez savouré la volupté de vaincre la matière saisie corps à corps, de triompher de l'obstacle et de fouler enfin, comme un ennemi vaincu, la cime farouche qui domine le monde des plaines, les forêts et la mer. »

Orgueil. direz-vous, tout n'est qu'orgueil dans la psychologie de l'alpiniste. Peut-être, mais n'est-ce pas un orgueil noble que celui qui n'a pas de spectateur et ne le trouvez-vous pas explicable?

Rien de plus légitime, en somme, que l'ironie des grimpeurs qui entendent un conquérant occasionnel du Cervin ou du Mont-Blanc, après mille autres, réciter ses aventures. Il faut n'avoir pas vu de quelle façon se font certaines de ces ascensions, pour ne pas convenir que tel montagnard improvisé n'est pas un alpiniste. Deux guides solides transportent, par des chemins battus, un ballot humain, le traînent, le hissent et l'assoient exténué, défaillant et glorieux sur un sommet au nom célèbre. De sa performance, il ne garde que le souvenir des étreintes rudes de la corde tendue et d'une horrible fatigue. Ce qui ne l'empêchera pas, le soir, à table d'hôte, de dire avec négligence que le Cervin est ridiculement facile.

L'alpiniste, lui, acquiert son plaisir au prix d'une longue étude. Durant plusieurs années, il marche derrière des guides et les regarde agir. Ainsi, il apprend qu'il ne faut pas traverser horizontalement une pente de neige molle sous peine d'entraîner une avalanche, que l'on doit éprouver l'adhérence d'une pierre avant de lui confier son poids, qu'on ne pénètre pas dans les couloirs d'éboulis, et comment on fuit les chutes de pierres. Il apprend à se servir de la corde et du piolet — tâche délicate! — à sonder la neige fraîche qui recouvre perfidement les crevasses, à distinguer le sens dans lequel on peut parcourir un glacier, à trouver sa voie parmi les chaos des séracs. Il apprend mille autres choses complexes, et c'est seulement lorsqu'il se sent assez habile pour diriger une cordée qu'il ose se croire un alpiniste. Mais alors quelles voluptés ne savoure-t-il pas? Il sait se frayer un chemin sur les crêtes anguleuses ou dans les parois fissurées, distinguer les saillies qu'on empoigne, les vires qu'on utilise, les cheminées qu'on gravit, les corniches qu'on évite. Son intelligence et sa volonté combattent un péril dont il connaît la nature exacte. La menace perpétuelle de la mort donne à cette lutte un caractère de grandeur. Et quelle école!

La montagne éveille le souci de la responsabilité, provoque la confiance en soi, décuple l'énergie. Elle suscite, en outre, une perspicacité singulière. Ne s'agit-il pas d'abord, pour le grimpeur, de choisir ses compagnons et de les mettre à l'épreuve avant de les conduire à travers des routes hasardeuses? La réussite d'une ascension dépend de l'homogénéité d'une cordée. Si chacun de ses membres, indifféremment, ne peut remplir le rôle du *leader*, elle risque, lorsqu'elle s'attaque à une entreprise difficile, l'échec ou la catastrophe. L'alpiniste sans guide délaisse l'habituel sentier ou ne le trouve pas du premier coup. Il est donc exposé à rencontrer maint écueil qui n'a jamais été affronté. Son expérience seule le lui fera franchir, et dans des endroits semblables, ou plusieurs vies dépendent d'un geste, le grimpeur, s'il triomphe de l'obstacle, n'a-t-il pas le droit de ressentir quelque fierté? Les belles vertus guerrières de l'homme sont en jeu à cette minute : le calcul rapide, la force physique, la ruse, la souplesse Imaginez trois jeunes gens, liés à la même corde, sur une pente de glace qui domine le vide. Un faux pas causerait l'anéantissement immédiat de la caravane, mais la confiance mutuelle qu'ont ces montagnards dans leur habileté éloigne toute crainte. Ils avancent en taillant la neige dure, tiennent la corde tendue et posent le pied avec précision; ils ne se déplacent que l'un après l'autre et surveillent leurs mouvements; parfois l'équilibre total n'est dû qu'à la faible morsure d'un crampon; d'énormes séracs inclinés au-dessus de leurs têtes s'écrouleraient au moindre bruit; une maladroite manœuvre du piolet, la corde qui s'emmêle autour d'un bras ou d'une jambe, et c'est la chute effroyable. Minute émouvante! De tels hommes sauront affronter courageusement les petites misères de la vie, la bataille quotidienne qui ne déprime que les cœurs lâches.

N'allez pas conclure, d'après ce tableau un peu grave, que l'alpinisme soit le plus dangereux des sports, ni qu'il faille aller sans guides. Il faut toujours employer des guides au début, car les guides sont nos maîtres, et il est rare qu'un bon touriste puisse valoir un guide excellent. Mais quiconque n'essaiera pas de trouver sa route, même en compagnie de professionnels, n'éprouvera jamais les vraies joies de la montagne. Enfin, si l'escalade offre des dangers, c'est surtout pour les ignorants et les téméraires. La connaissance parfaite de la technique alpine permet de pratiquer l'alpinisme avec une sorte de sécurité. La glissade, la chute brusque, la disparition dans les crevasses seront évitées par l'usage intelligent et opportun de la corde et du piolet. Restent l'avalanche et les pierres qui tombent, accidents que l'on ne peut quelquefois fuir tant ils sont rapides, mais que l'on peut souvent prévoir. En effet, un grimpeur sait quelles époques, quelles heures, sont plus propices à l'ascension de telle cime. Certains passages doivent être franchis la nuit et le matin, à la minute où le gel retient, sur les arêtes, les parcelles désagrégées qui, sous l'action de la chaleur, se transforment en projectiles, ou les neiges amon elées qui s'éboulent aux premiers rayons du soleil. Il y a encore le brouillard dont il est fort malaisé de se dégager. Il y a surtout le manque d'attention dans les endroits faciles. Les statistiques sont unanimes à nous démontrer que la plupart des catastrophes se produisent lorsque les difficultés ont été vaincues. C'est sur une pente d'herbe ou sur de bons rochers, à la descente, que des grimpeurs fameux trébuchèrent.

En montagne, on ne doit *jamais* être distrait. La détente morale, après cet exercice constant de l'esprit, n'en est que plus délicieuse. Et c'est pourquoi les pauses et les bivouacs sont d'une gaîté si franche, et c'est pourquoi, au sommet, lorsqu'il a soigneusement planté ses pieds dans la neige ou appuyé ses reins contre un roc solide, l'alpiniste sait admirer mieux que personne, de tous ses nerfs et de toute son âme, le prodigieux décor qu'il a conquis.

Ce qui irrite les adversaires de l'alpinisme, c'est que, pour le pratiquer, on risque son existence sans nécessité, Entendez par là que les victimes de la montagne sont des « morts inutiles » et qu'elles doivent plutôt provoquer la tristesse indignée que le respect. Le respect est exclusivement réservé aux savants, aux marins, aux aéronautes, aux explorateurs, aux aviateurs.

GEORGES CASELLA.

LA COUPE FEMINA

Notre Directeur, M. Pierre Lafitte, vient de faire remettre à l'Aéro-Club de France, deux bijoux qui constituent le challenge de la *Troisième Coupe Femina*. On sait que les deux premières ont été remportées par Mlle Hélène Dutrieu. Cette Coupe challenge sera détenue par l'aviatrice qui, au 31 décembre de chaque année, aura couvert la plus grande distance, en France ou à l'Etranger, dans un vol sans escale, à condition que cette distance soit supérieure à celle de l'année précédente.

La Coupe sera remise définitivement à l'aviatrice qui l'aura gagné trois fois, et, chaque année, un bijou-souvenir sera offert à la détentrice de la Coupe.

L'engagement, accompagné du droit d'entrée de 20 francs, doit être adressé à l'Aéro-Club de France, 35, rue François Ier, quatre jours à l'avance, il est valable pour 8 jours pleins.

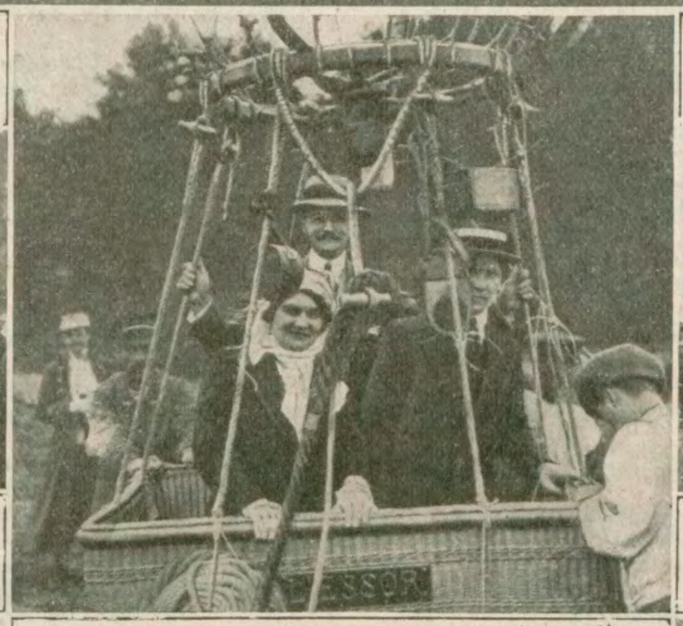
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Tanacesco, l'excellent joueur de rugby, qui vient de passer son brevet, sur son Deperdusssin, à Reims

Vue générale du vaste camping qu'avaient organisé quelques sportsmen Armentiérois et Lillois à la huteur du village de Thézy, pour suivre confortablement les diverses phases du Circuit de Picardie.

L'ancien entraîneur Jean Bertin, qui s'est tué ainsi que son fils, en tombant d'aéroplane à Guyancourt.

La commission centrale d'athlétisme avait organisé un dîner, le 17 juillet, au café de Paris en l'honneur de Jean Bouin pour fêter son magnifique exploit.

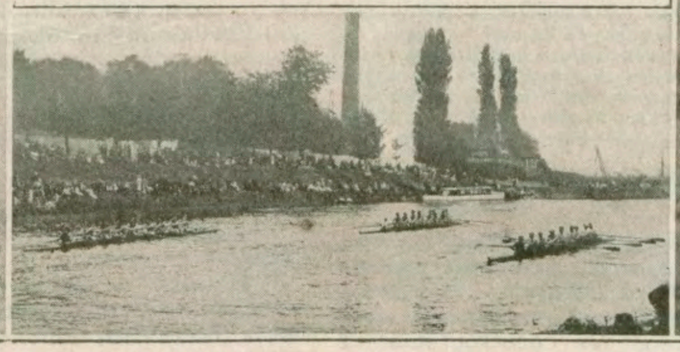


M. Rumpelmayer a emmené à bord de "l'Essor" la princesse Eugène Murat, la grande duchesse de Mecklembourg et Brindejonc des Moulinais.

Les troupes noires se sont rendues à Saint-Cyr pour voir évoluer les aéroplanes. Elles assistèrent également à la sortie du dirigeable "Commandant Coutelle"

Arthur Ranoli, vainqueur de la course Alexandrie Damanhour (150 kilom.), en 6 h. 8 m. 12 s. 3/5.

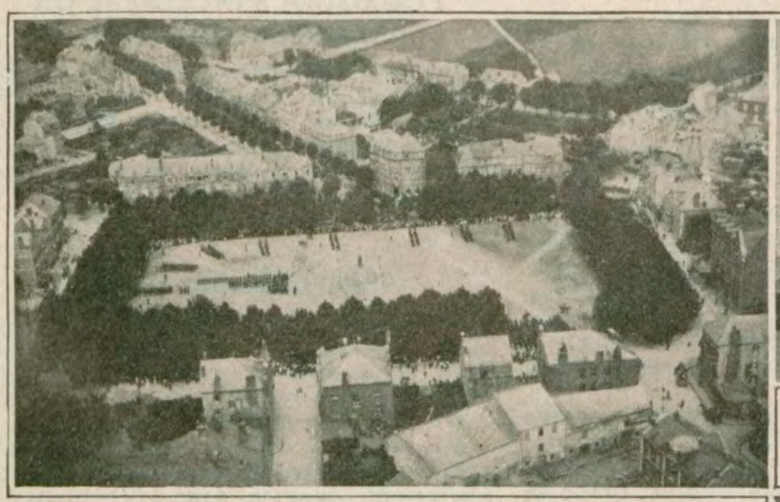
Le Général Sarrail décorant de la Légion d'honneur les officiers aviateurs Aubry, Vigne, de Briey et René Simon.



Les Régates à l'aviron, organisées dernièrement par le Cercle Nautique de Meaux, ont remporté le plus vif succès. La société Nautique de la Basse Seine a gagné l'épreuve des huit seniors.

Le départ d'un hydro-aéroplane allemand au cours du meeting d'aviation qui vient de se dérouler à Constance.

Troubat, qui a gagné la course cycliste disputée sur le parcours Marseille-Nice et retour.



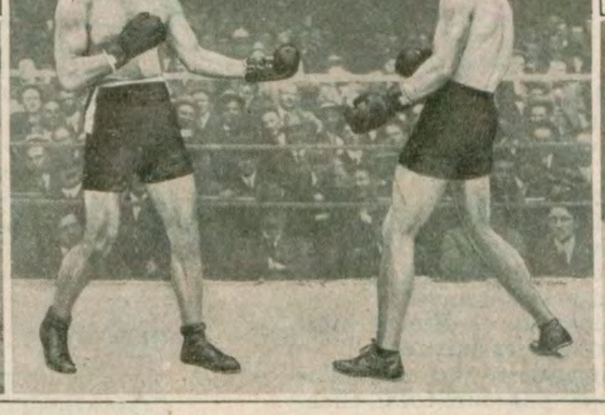
Photographie prise du haut du Morane-Saulnier de Vidart à Givet, le jour du 14 juillet, pendant que se déroulait la revue d'extrême-frontière. Vidart fit une magnifique exhibition.

L'excellent aviateur Vidart et Fitchner, un de nos reporters photographe actuellement au régiment.

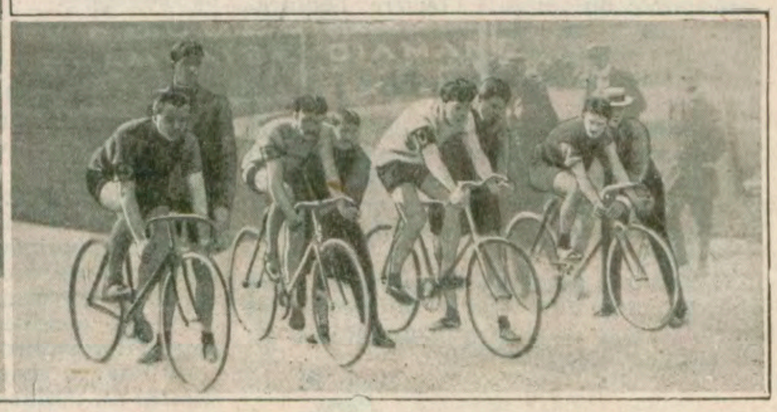
Lady Desborough, baptisant le monoplan Blériot "Le Britannia" qui est destiné à La Nouvelle-Zélande. Sur notre photographie l'aéroplane est présenté par G. Hamel.

Le Lt Trétarre qui fit une si belle campagne au Maroc, chevalier de la Légion d'honneur.

Alfred Leblanc, au volant de son aéroplage pendant le meeting d'aéroplages, qui s'est tenu sur la plage d'Hardelot, samedi et dimanche derniers.



Photographie du match Arthur Pelky-Luther Mac Carthy. Ce document a été pris quelques secondes avant le coup, qui coûta la vie à Luther Mac Carthy.



Le départ de la course scratch disputée dimanche dernier à Buffalo et gagnée par Friol. Au cours de la réunion, le Club Athlétique de la Société Générale s'attribua le Challenge de la Vie au Grand Air, battant le Vélo Club Nantais.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

LA TRANSMISSION DES MOTOCYCLETTES

Je voudrais savoir s'il y a des motocyclettes avec transmission par engrenages, et en connaître la disposition des organes du moteur.

CESARE PIANTANIDA.
Milan.

Nous ne connaissons aucune marque de motocyclettes employant *actuellement* la transmission par engrenages. Autrefois, on en comptait quelques-unes, mais aujourd'hui, on n'emploie plus que la chaîne ou la courroie, et parfois un système mixte comprenant une transmission par chaîne de l'arbre moteur ou démultiplicateur ou changement de vitesse, et une transmission par courroie de celui-ci à la roue motrice.

La transmission par courroie est plus douce, moins brutale que la transmission par engrenages et ce sont ces qualités qui l'ont fait préférer, surtout depuis la création d'une nouvelle courroie trapézoïdale caoutchouc et toile qui possède d'excellentes qualités de rendement et ne s'allonge pour ainsi dire pas. Son adhérence est rendue parfaite par une série de dents (en cannelures transversales) qui lui permettent d'épouser exactement la courbe des poulies sans aucune distension. Cette courroie est fabriquée, je crois, par la maison Dunlop.

GAËTAN P.,
Neuilly-sur-Seine.

POUR AUGMENTER LA PUISSANCE D'UN MOTEUR

1° Peut-on augmenter la puissance de l'explosion dans un moteur à quatre temps en additionnant à la benzine une certaine quantité d'éther liquide?

2° Quels en sont les dangers et dans quelles proportions faudrait-il faire le mélange?

3° Pour quelles raisons chimiques ce fait se produirait-il?

Fervent motocycliste, la question m'intéresse beaucoup.

J. C.,
rue Bonaparte, 31, Paris.

Evidemment, on peut augmenter la puissance d'un moteur au moyen de différents *dopings*, parmi lesquels figure l'éther, mais si ces moyens ont pu être employés en course, bien que proscrits à juste raison, il ne faut pas en conclure qu'ils peuvent être de pratique courante.

Les dopings possèdent les défauts de leurs qualités : ils sont généralement d'un coût assez élevé, et surtout ils tendent à détériorer les organes du moteur.

Admissibles dans le cas où l'on devrait donner un effort maximum dans un temps minimum, ils doivent être rejetés dans tous les autres cas.

Je ne conseille donc pas au fervent motocycliste de doper sa moto avec de l'éther, dont la manipulation est particulièrement dangereuse et qui exercerait une action corrosive assez rapide sur le moteur.

Il est nettement préférable de chercher à améliorer le rendement de la machine en veillant au bon entretien du moteur et de la transmission.

A. DUCOUREIX,
Saint-Etienne.

L'ÉQUITATION FAIT-ELLE GRANDIR !

Je vous serais très reconnaissant de me dire par l'intermédiaire du Petit Dictionnaire Sportif : *Si l'équitation est un sport capable de faire grandir une jeune fille d'environ 18 ans, qui monterait même « en cavalier », dans l'espoir d'un meilleur résultat.*

J.-L.
Lyon.

Comme tous les sports qui mettent l'ensemble du corps à l'œuvre, l'équitation peut — ne pas lire doit — faire grandir ; mais il est infiniment probable que le gain de taille se chiffrera par millimètres.

Le résultat serait plus certain si la jeune amazone se livrait *régulièrement* à des exercices de flexion du corps et d'assouplissements, tels que les préconisent la plupart des méthodes de culture physique.

Il faut une pratique régulière et assez longue ; mais quelle jeune fille reculerait devant vingt minutes d'exercices quotidiens pour être plus belle ?

Dr J. R.
Paris.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser.

POUR S'ENTRAINER A LA NAGE

Je vous prie de bien vouloir m'indiquer par l'intermédiaire de notre Petit Dictionnaire Sportif *une méthode d'entraînement de natation.*

Je vous serais également reconnaissant de spécifier le nombre de bains par semaine et la durée de chacun.

E. GALLIER,
Rouen.

Il est difficile, pour ne pas dire impossible, de répondre exactement à une telle question. En effet, les méthodes d'entraînement doivent, logiquement, varier avec les aptitudes de chacun.

De plus, l'entraînement pour la vitesse et pour le fond sont différents.

Etant donnés les termes de la lettre de M. Gallier, on peut supposer qu'il désire s'entraîner pour la durée, le fond si l'on préfère. Qu'il s'entraîne donc progressivement à la nage qui rend le mieux selon ses moyens, et si ceux-ci sont grands, il peut faire cinq ou six séances d'entraînement par semaine. Pour commencer, que la durée de ses bains ne dépasse pas 10 minutes pendant la première semaine ; ensuite, il pourra augmenter cette durée de 5 minutes toutes les deux séances.

Quant à préconiser une nage plutôt qu'une autre, c'est affaire de goût. Je me trouve fort bien de l'over arm stroke, mais d'autres préfèrent le strudgeon ou le crawl. Cependant, ces deux dernières nages conviennent plutôt à la vitesse qu'au fond.

P. MEYÉR.
Paris.

Pour plus amples renseignements, que notre lecteur consulte l'ouvrage : « La Natation », de notre collection « Sports Bibliothèque ». Il y trouvera un exposé de toutes les méthodes.

LES ROUES A DISQUES METALLIQUES

Dans les courses d'automobiles, où l'on veut obtenir une moindre résistance à l'air, on adapte aux roues des disques métalliques, pourquoi ne construit-on pas des roues amovibles sans rayons dans ce genre. Il me semble qu'elles seraient plus faciles à construire et qu'elles offriraient une moindre resistance dans la boue et la neige ?

UN AUTOMOBILISTE,
Bucarest.

Bien que ne figurant pas sur les voitures dites de série, parce que jamais demandées par la clientèle, les roues à flasques métalliques embouties sont connues de tous les constructeurs, et seraient bien certainement montées à la demande d'un acheteur.

Comme le pense l'automobiliste roumain, la roue emboutie à flasques pleines est plus facile à construire, sa légèreté s'allie à une remarquable robustesse, elle offre peu de résistance à l'air, soulève moins la poussière, est facile à nettoyer et enfin se déforme plus difficilement que les autres.

La raison qui la fait négliger est probablement sont manque relatif d'esthétique : elle alourdit en effet l'aspect d'une voiture, et nos yeux ne sont pas encore faits à son allure spéciale. Il est vrai que ce ne serait qu'une question de temps.

Toujours est il qu'elle serait nettement préférable aux autres systèmes, surtout pour les colonies ou les pays dont le réseau routier est défectueux.

MAX DILLON,
Lyon.

POUR ÊTRE AVIATEUR ET PILOTE D'AÉRONAT

1° Quelles conditions faut-il remplir pour être admis à l'Ecole supérieure d'Aéronautique; 2° épreuves imposées pour le brevet supérieur d'aviateur et le brevet de pilote de dirigeables ou sphériques ?

NOEL FERNAND,
36, rue de Chantraine, à Epinal (Vosges).

1° Pour être admis à l'Ecole supérieure d'Aéronautique, il est nécessaire de subir avec succès un examen portant sur les mathématiques, et dont la difficulté varie selon qu'on se destine au Cours spécial ou à l'Année préparatoire. Demandez un numéro spécimen du Bulletin; de l'Ecole, 92, rue de Clignancourt, Paris on vous l'enverra gracieusement.

2° Les conditions du « Brevet militaire » d'aviateur sont les suivantes :

a) Voyage triangulaire de 200 kilomètres au moins de parcours total, effectué avec le même appareil en deux journées consécutives au plus, et comportant deux escales intermédiaires obligatoires annoncées à l'avance; le plus petit côté du triangle parcouru ne devra pas être inférieur à 20 kilomètres.

b) Deux voyages d'au moins 150 kilomètres en ligne droite, effectués avec le même appareil et dans l'espace d'une semaine. L'un de ces voyages pourra comporter une escale intermédiaire.

c) Une épreuve d'altitude consistant en un vol de 45 minutes à une hauteur constante de 800 mètres, pouvant être faite au cours d'un des voyages précités ou sur un aérodrome. Cette épreuve doit être contrôlée par les commissaires témoins (enregistreur plombé au départ, vérifié à l'arrivée, diagramme certifié).

f) Aucune épreuve ne doit être faite avec passager.

g) Les commissaires, au départ et à l'arrivée, sont des agréés de l'Aéro-Club de France.

Les points d'escales intermédiaires sont contrôlés par deux commissaires témoins pris parmi les autorités militaires locales (officiers, gendarmes) ou les autorités civiles (maires, conseillers municipaux, gardes champêtres, instituteurs, commissaires de l'Aé. C. F.).

h) Il faut, en outre, justifier de connaissances assez étendues sur le moteur : généralités, mesures de la puissance, distribution, carburation, allumage, échappement, refroidissement, graissage, régulation, équilibrage. Notions de construction, de réglage et de mise au point des moteurs en général. Causes de mauvais fonctionnement.

i) Caractéristiques des moteurs d'aviation et particulièrement de celui employé. Détails de réglage, conduite, entretien, démontage et remontage. Recherche des pannes. Installation à bord. Commandes. Montage de l'hélice.

3° Le brevet de pilote d'aérostat exige :

a) Cinq ascensions sans conditions.

b) Une ascension d'une heure au moins par le postulant seul à bord.

c) Une ascension de nuit, étant entendu que, si le départ a lieu avant minuit, l'atterrissage doit avoir lieu deux heures après, et qu'en tout état de cause les deux heures de voyage devront être faites en pleine nuit.

4° Pour obtenir le brevet de pilote d'aéronat, il faut :

a) Justifier de la possession du brevet de pilote d'aérostat.

b) Fournir la preuve de l'accomplissement de six voyages en aéronat à des dates différentes, dont un d'une heure au minimum, les manœuvres de trois de ces voyages ayant été exécutées par le candidat.

La demande doit être contresignée par deux pilotes d'aéronat ayant assisté à trois au moins des départs et atterrissages.

QUEL EST LE SPORT LE PLUS POPULAIRE CHEZ NOUS ?

Quel est aujourd'hui le sport le plus populaire en France.

P. GAILLOT
Lille

Il est tout à fait vraisemblable que le cyclisme est à présent le sport préféré des français et ceci pour diverses causes.

La bicyclette est devenue aujourd'hui un engin agréable et à la portée de toutes les bourses; elle mérite hautement le titre de Reine de l'acier que l'on a bien voulu lui décerner.

De l'ouvrier le plus modeste dont elle est l'auxiliaire de travail et qui lui prodigue à juste titre mille petits soins ainsi qu'une mère a son enfant; jusqu'au jeune vicomte qui ne dédaigne pas les délicieuses promenades de l'aube; tous admirent ce bijou, ce chef-d'œuvre d'art mécanique moderne.

Le caractère du français est d'être entièrement personnel. Aussi les autres sports, comme le football, le rowing ou la boxe ne peuvent être classés dans cet ordre d'idée que loin après le cyclisme.

Il suffira enfin de rappeler l'enthousiasme indescriptible provoqué par une course cycliste de quelque genre qu'elle soit pour amener à ma thèse les derniers incrédules.

POUTOISE.
Roubaix.

QUESTIONS NOUVELLES

COMMENT TOMBENT LES PROJECTILES AÉRIENS

1° Quand un aéroplane, muni d'un lance-bombes, en laisse tomber une sur une cible mouvante (comme un Zeppelin), ou sur une cible fixe (comme un fort ou une ville) : quelle sera la courbe que parcourra l'explosif, si l'on suppose que l'avion est distant de 1000 mètres de la cible et considérant qu'il a une vitesse variant de 90 à 100 km. à l'heure, tandis que la cible mouvante (Zeppelin) n'a qu'une vitesse variant entre 75 et 90 km. à l'heure? 2° Quel sera l'angle X qui se fera à l'avion entre la verticale et la droite imaginaire qui joindrait la cible à l'avion, de telle façon que la bombe tombe à peu près au milieu de la cible? 3° Pourquoi ne se servirait-on pas de la mousse de platine pour mettre le feu aux dirigeables? Car l'on sait que la mousse de platine a la propriété de rougir sous l'action du gaz. Donc si l'on en mettait un peu à l'extrémité des balles des mit ailleuses (celles qui sont sur les avions), l'on aurait bien vite fait de détruire un Zeppelin.

UN PATRIOTE.

LA TRANSMISSION DES MOTOCYCLETTES

Je vous serais très obligé de répondre par l'intermédiaire de votre dictionnaire sportif à ces deux questions.

1° Quel est, à votre, avis le moyen de transmission pour la motocyclette qui donne le meilleur rendement: de la courroie, comme dans la Peugeot ou des pignons d'angles, comme dans la F. N.

2° Peut-on calculer le régime de tours normal d'un moteur, connaissant l'alésage, la course et le nombre de cylindres

UN ABONNÉ :
J. MASSÉ

EST-IL DIFFICILE DE CONDUIRE UN SIDE-CAR?

Ayant l'intention d'acheter une moto munie d'un side-car ; je vous serais très obligé de me dire si le conducteur n'a pas à vaincre une certaine résistance de la direction, occasionnée par le tirage du poids en porte à faux. En résulte-t-il une fatigue réelle !

Quelles sont les précautions pour la conduire?

Quelle marque me conseillez-vous?

LOUIS MILLET.
Sceaux

POURQUOI N'EMPLOIE-T-ON PLUS LES CAOUTCHOUCS CREUX?

Devant les multiples crevaisons, je me demande pourquoi on a cessé d'utiliser les bons vieux caoutchoucs creux d'autrefois ? Pouvez-vous me renseigner à ce sujet ?

PAUL DUMAS
Versailles

POURQUOI S'INCLINE-T-ON DANS LES VIRAGES

J'ai déja remarqué que les coureurs s'inclinent fortement vers l'intérieur quand ils passent sur un virage relevé. Voulez-vous me dire pourquoi, en m'expliqnant comment d'autres peuvent se tenir au ralenti sans s'incliner?

ALPHONSE BÉNAC,
Albi.

ET LES TRICARS?

La mode paraît en ce moment très favorable aux sidecars. Il me semble qu'il serait aussi raisonnable de préconiser le tricar, essentiellement français; et qui a le mérite d'être plus rationnel et mieux équilibré.

Nos fabricants l'ont-ils donc abandonné? Voulez-vous me donner votre avis sur cette intéressante question dans le Dictionnaire sportif?

Nous donnerons dans notre numéro du 16 Août, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

M. A. HUNAULT, *La Guerche de Bretagne.* — Le dispositif dont vous nous avez soumis l'idée n'est pas nouveau : il a été étudié par un grand nombre de chercheurs, et les frères Moreau, qui ont travaillé la question depuis 1901, l'ont pratiquement résolue depuis plus de deux ans.

UN VIEUX LECTEUR, *J. C.* — Nous ne pouvons que vous confirmer notre première reponse, car les mensurations physiques ne sont pas seules à envisager. Mais étant donné que l'ensemble est satisfaisant, nous pensons que vous pouvez gagner une seconde ou une seconde et demie par un entrainement sérieux sur la distance.

MM. CLAUDEL, *Wassy.* — Faites de l'assouplissement et des mouvements de flexion du corps, ainsi que des mouvements de rotation du tronc sur les hanches. Pour les jambes, il n'y a rien à faire ou presque.

GEORGES BOILLOT

Vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F., en 1912 et en 1913

Mlle JULIETTE CURÊ A L'ARRIVEE

La courageuse jeune fille, bénéficiant de son handicap, se classa première en 1 h. 21 m.

HERMANN WEITT AU PONT SULLY

L'Allemand Hermann Weitt prit la tête dès le départ et, malgré une belle attaque du cuirassier Decoin, la conserva jusqu'à la fin. Hartfort se classait second à une minute de Weitt.

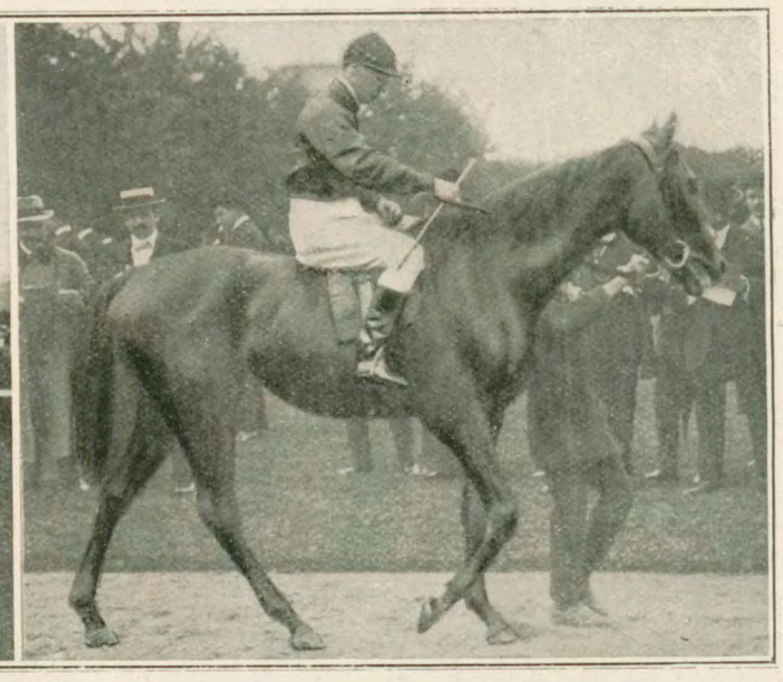
LE VAINQUEUR SORT DE L'EAU

Hermann Weitt couvrit les 7 kilomètres du parcours en 1 h. 22. Champion de Stuttgard, il pratique l'over arm stroke. En médaillon, les concurrents, pris 50 mètres après le départ.

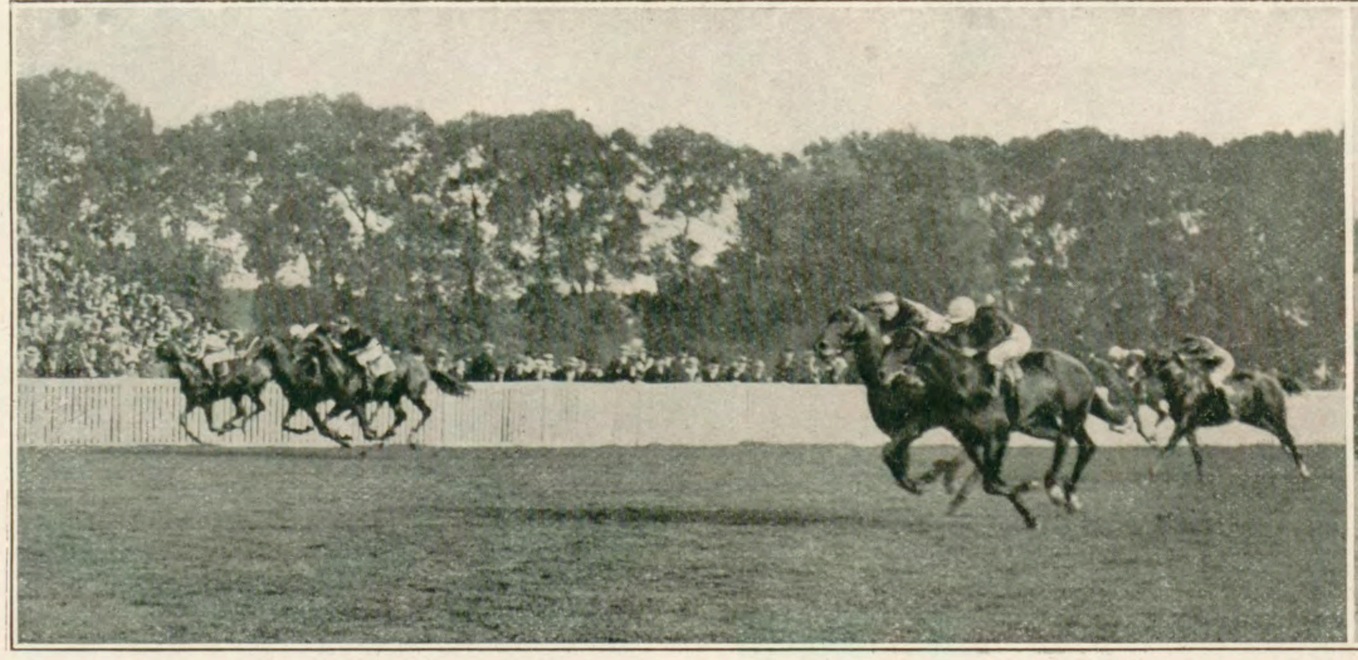
LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE

La classique traversée de Paris à la nage, réservée aux amateurs, s'est disputée dimanche dernier, sur les 7 kilomètres qui séparent le pont National du pont Alexandre III. 15 concurrents y prirent part. On remarquait, parmi eux, la jeune Mlle Juliette Curé, âgée de 15 ans, qui, par égard pour son âge et son sexe, bénéficiait d'un sérieux handicap, qui n'enlève pourtant rien à sa valeur. Partie du pont d'Austerlitz, elle ne fut jamais rejointe et franchit la ligne d'arrivée une minute avant Hermann Weitt, accomplissant ainsi une performance remarquable. La foule, comme bien on pense, sut fêter dignement la charmante ondine, dont le charme est la plus belle preuve de l'utilité de la natation. L'Allemand Hermann Weitt se classait premier en 1 heure 22, devant les Français Hartfort (1 h. 23), Reyberol (1 h. 26), Lucius (1 h. 27), l'Allemand Bruno-Bell (1 h. 29), le Hollandais Meijer (1 h. 30), l'Allemand Reith (1 h. 35) et le Français Jomain (1 h. 39). Le champion militaire Decoin avait abandonné après un merveilleux match contre Hermann Weitt. L'eau était très froide et les concurrents durent avoir recours à toute leur énergie pour séjourner dans les 16° de la Seine.

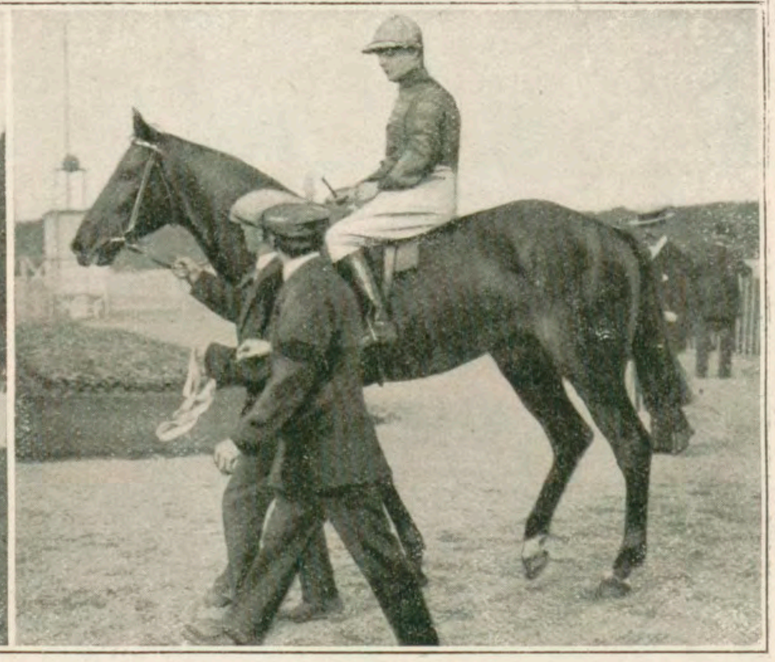
L'ARRIVÉE DU PRIX PARTISAN (1.000 mètres, 4.000 francs). — Le Tremblay 16 juillet.
Douze concurrents se sont présentés dans cette épreuve. Maître et Seigneur, Mont d'Or, Durbar et Quaker sont partis en tête. A la distance, Maître et Seigneur avait l'avantage et réglait facilement Durbar et Quaker.



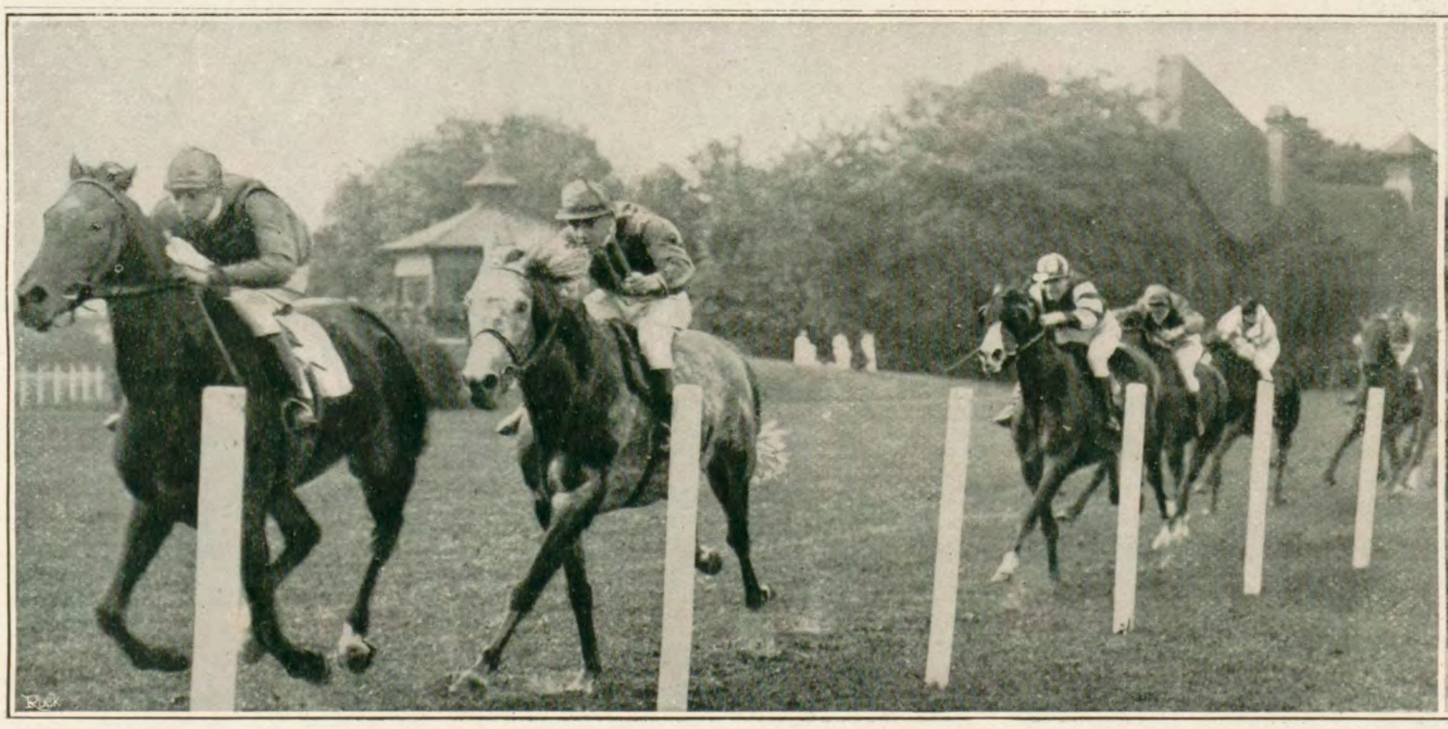
MAITRE ET SEIGNEUR
Maître et Seigneur (Barat) est un fils de Mordant et de Mary Odeane, il appartient à M. Olry-Rœderer. Il avait bien débuté dans le prix King Tom.

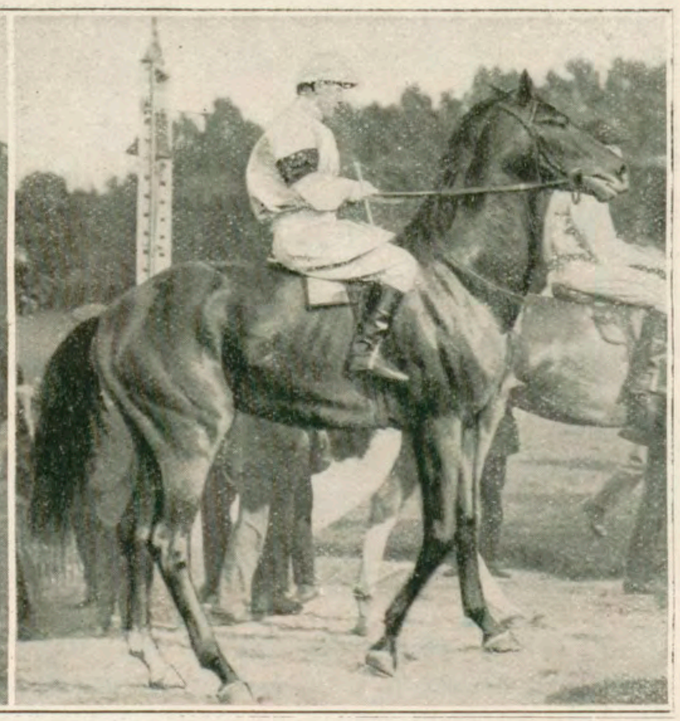


L'ARRIVÉE DU PRIX LE SAGITTAIRE (800 mètres, 5.000 francs). — Maisons-Laffitte 17 juillet.
Broom, Omaha, Lesso, San Rocco et Poucet sont partis les premiers. A l'intersection des pistes, Poucet prenait l'avantage et battait son rival d'une courte tête. San Rocco finissait troisième.



POUCET
Poucet (G. Stern) est un fils de Flying Fox et de Pasquala; il appartient à M. Edmond Blanc.





Beauté du Diable Maboul II Blarney Qui

LE PRIX TROCADÉRO (1.600 mètres, 20.000 francs). — Saint-Cloud, 20 juillet, dans le tournant.
Turlupin, Maboul II et Beauté du Diable se sont élancés en tête. Aux écuries, Turlupin disparaissait. Dans la ligne droite Beauté du Diable prenait facilement l'avantage sur Maboul II.

DORRITT
Dorritt (O'Neill) par Maintenon et Dorothy Suhr, vainqueur du Prix des Genêts (900 mètres).

DU TREMBLAY A SAINT-CLOUD

Les deux ans ont été le principal élément d'intérêt des dernières réunions. Au Tremblay, Maître et Seigneur, en enlevant le Prix Partisan, a confirmé ses deux excellentes courses dans le Prix King-Tom et le Prix d'Essai. A Maisons-Laffitte, tandis que Khania, une jolie pouliche appartenant à la famille de Kizil Kourgan enlevait le Prix Kasbah, Poucet, un fils de Fliyng Fox, gagnait le Prix Le Sagittaire. Samedi dernier, au Tremblay, le débutant Amilcar, battait Silvano, fournissant au pesage le joli rapport de 1.797 francs. Le lendemain à Saint-Cloud, Dorritt remportait le Prix des Genêts sur Monétrie et sur le favori Sloughi. C'est un beau poulain, fils de Maintenon et de Dorothy Suhr; son écurie a grande confiance en lui.

HIPPISME

Un curieux procès

Entre entraîneur et journaliste.

Une affaire qui peut intéresser le public des courses vient d'être soumise aux tribunaux anglais.

M. Richard Wootton, entraîneur à Epsom et père des deux jockeys Frank et Stanley, accusait de diffamation M. R. S. Sievier, directeur du journal le *Winning Post*.

Les assertions, qui ont été publiées dans cette feuille à plusieurs reprises, avaient pour but de faire passer M. Wootton pour l'organisateur d'une véritable bande d'écumeurs du turf. Elles insinuaient que cet entraîneur s'entendait avec certains de ses collègues et avec plusieur sjockeys, comprenant ses deux fils et ses trois apprentis; elles en concluaient qu'il arrivait ainsi, selon son bon plaisir, à faire gagner ou à empêcher de gagner tel ou tel cheval.

Ces accusations furent présentées dans le journal en question sous une forme tout au moins originale. Après la publication d'un entrefilet tendancieux, un grand concours sur les courses fut annoncé; voici quelles en étaient les conditions : étant donnée une épreuve imaginaire disputée sur 1.000 mètres par sept chevaux dont chacun était entraîné par l'un des entraîneurs visés et monté par l'un des jockeys mis en cause, il fallait dire quel serait le favori et quel serait le vainqueur.

Comme prix, un portrait de Georges Washington, magnifiquement encadré d'argent, devait être offert aux savants du papier qui seraient capables de répondre de façon satisfaisante à ces deux questions.

Enfin, on se proposait de demander au fameux jockey Danny Maher de bien vouloir être juge du concours.

Il était impossible de dire plus clairement que les entraîneurs et les jockeys, désignés dans l'épreuve imaginaire, étaient tous de mèche pour fausser les résultats des courses. Du reste, l'allégation fut encore précisée et développée au cours des numéros qui publièrent le soi-disant résultat du fameux concours.

Ce n'est pas la première fois que nous nous trouvons en présence de pareilles accusations. Du jour de leur fondation, les courses ont inspiré des histoires sans nombre sur le monde qui gravite autour d'elles, depuis la légende merveilleuse qui trouve créance auprès de la clientèle novice de la pelouse jusqu'au roman réaliste qui a cours au pesage.

Malgré leur inconsistance, ces racontars sont doués d'une extrême résistance, car ils évoluent dans un milieu favorable à leur éclosion et à leur développement : d'une façon générale, le joueur ne veut pas reconnaître qu'il s'est trompé dans le choix de sa sélection, il préfère admettre qu'il a été trompé. Dès qu'il voit son favori battu, sa première idée est de soupçonner quelque combinaison machiavélique, seule capable de réduire à néant ses prévisions longuement établies, apportez-lui à ce moment l'écho d'un vague complot, il s'en empare immédiatement pour sauver son amour-propre de joueur sagace.

Aux courses, le point d'honneur c'est de trouver le vainqueur; selon son tempérament plus ou moins bilieux, chacun explique son insuccès au moyen du cheval tiré, du gagnant moral ou de l'accident.

Mais ces éléments n'entrent en ligne, la plupart du temps, que pour la circulation des racontars; il faut, pour leur éclosion, quelque raison plus sérieuse, soit jalousie, soit vengeance.

Dans le cas de M. Wootton, il semble bien qu'il y ait eu un mélange de ces sentiments. Après avoir entraîné pendant un certain temps en Australie, son pays d'origine, il est venu s'installer en Angleterre où il a remporté toute une série de succès, notamment pour M. Hulton. D'après son aveu, ses gains atteignirent, en ces dernières années une moyenne de 125.000 francs par an. D'un autre côté, ses deux fils se mirent à monter en courses; l'un d'eux, Frank, s'est affirmé comme le meilleur jockey d'Angleterre; c'est lui qui est venu faire triompher Houli dans le Grand Prix de l'an dernier. Enfin, ses apprentis font preuve d'une certaine supériorité sur ceux des autres écuries.

Ajoutons à cela que, dans ses paris sérieux et fréquents, M. Wootton a été généralement servi par une chance appréciable. Bref, c'est, sur toute la ligne, une réussite complète qui suffit à éveiller bien des jalousies.

Nous n'avons pas à nous appesantir sur les détails du procès; les débats ont roulé la plupart du temps sur des discussions de performances, sur un examen du papier, matières dans lesquelles il est si facile d'être de mauvaise foi. Le président a même très justement fait remarquer que les chevaux de pur sang ne courent pas avec une régularité mathématique. « S'il en était ainsi, a-t-il ajouté, le meilleur connaisseur serait l'astronome royal; et j'en sais assez pour me rendre compte qu'il est impossible de calculer la vitesse d'un cheval de courses avec autant de précision que l'orbite des comètes. »

Cette observation est l'expression de la sagesse même; elle constate une vérité qui est, en quelque sorte, la raison d'être des courses. Car, s'il en était autrement, il suffirait de trois ou quatre réunions par an pour classer, d'une façon définitive, les représentants de chaque génération.

La partie intéressante des débats est fournie par les dépositions de Lord Derby et de M. Hulton, qui sont venus, tous deux, proclamer leur confiance dans l'honnêteté professionnelle du père et des fils Wootton.

Mais, en dehors de cette attestation, ils ont été amenés à fournir leur avis sur une grave question qui touche aux intérêts du public : un propriétaire a-t-il le droit de faire courir un cheval qu'il pense hors d'état de pouvoir gagner ? Tous deux ont répondu par l'affirmative, assurant qu'il n'y avait là rien de contraire à l'honorabilité ou à l'esprit sportif.

Il est certain que, telle qu'elle a été posée, la question ne demandait pas d'autre réponse. Il s'agissait d'un cheval qui court pour sa rentrée et qui se présente, la plupart du temps, dans un état de préparation peu avancé. Dans cette occurrence, le public est prévenu : il sait qu'un concurrent fournit rarement, pour ses débuts ou pour sa réapparition, une performance permettant d'apprécier sa mesure exacte.

Il est cependant d'autre cas où la règle peut être appelée à subir quelques restrictions, par exemple lorsqu'un cheval est malade. Mais encore faut-il être très circonspect, car il est difficile d'affirmer à l'avance, comment certaines conditions pourront influer sur l'animal. Des exemples typiques fourmillent dans l'histoire du turf. Ne voyons-nous pas Hermit se rompre un vaisseau huit jours avant le Derby, n'échapper à la déclaration de forfait que grâce à l'intercession du jockey et remporter la grande épreuve d'Epsom. Le matin même du Saint-Léger, la favorite Apology tombe boiteuse en prenant son canter, elle court pour défendre l'argent de ceux qui l'ont appuyé depuis longtemps et elle triomphe.

Beaucoup d'autres anecdotes pourraient être accumulées pour prouver que, quelque soit l'avis de son entourage, le cheval qui prend le départ a toujours une chance de gagner.

René Riondet.

Le dimanche hippique

A Ostende et à Saint-Cloud.

Le Grand Prix d'Ostende, qui s'est disputé dimanche n'a pas été plus favorable aux écuries françaises que les deux Grand Prix de Bruxelles et le Grand Critérium; il leur a même été moins favorable, car de la seconde place que nos champions occupaient dans les deux premières courses, nous avons été relégués à la troisième. Les deux premières, ou pour mieux dire la première, puisque la course s'est terminée par un dead-heat, ont été prises cette fois encore par des chevaux belges, Flor Fina et Théocrite. Pas plus que Cerfontaines, le gagnant du Grand Prix de Bruxelles, ou que Cornimont le gagnant du Grand Critérium d'Ostende, ils n'avaient fait preuve d'un mérite transcendant, mais ils avaient du moins, comme eux, montré une excellente forme.

L'un, Flor Fina, avait gagné le Derby d'Ostende en 1912, et l'autre avait remporté la même année la Voie d'Or à Grœnendall. Comme qualité, il y a une différence assez sensible entre les trois premiers de cette année : Flor Fina, Théocrite et Rouble, et les trois premiers du Grand Prix d'Ostende de l'an dernier : Gorgorito, Equité, Prédicateur. Flor Fina et Théocrite peuvent être considérés tout au plus comme les équivalents de Rouble, dont ils reçoivent quatre livres et qu'ils précèdent d'une longueur. Or, il y a une grosse différence de classe entre Rouble, dont la valeur est bien exactement fixée, et un sujet de la valeur de Gorgorito : je parle du Gorgorito de l'an dernier, bien entendu, car celui de cette année n'excelle guère : il faisait encore partie du lot dimanche, mais il n'a jamais été question de lui. Il n'a pas été plus question d'Opott.

Le même jour, à Saint-Cloud, nous avons eu deux résultats intéressants : la victoire de Beauté du Diable sur Maboul II et Blarney, dans le Prix du Trocadéro, et celle du débutant, Dorrit, dans la course des deux ans.

Nous savions Beauté du Diable en progrès ; sa place dans le Prix de Malleret à une tête d'Ardèche et devant des pouliches comme Moïa, Cour Suprême, Hiéville, était très significative.

Dans le Prix de Malleret, elle a dominé tout, même Ardèche, jusqu'à 200 mètres du poteau, et c'est parce qu'elle s'éteignait, que la distance vraisemblablement excédait ses moyens, qu'Ardèche a pu la rejoindre. Sur 1.600 mètres, il est très probable qu'elle eût gagné facilement. Sa victoire nous renseigne d'une façon précise sur sa valeur, mais ne nous apprend rien de surprenant ni d'absolument neuf. Elle a été assez brillante. Jusqu'à l'entrée de la ligne droite, la pouliche du baron M. de Rothschild a galopé à côté de Maboul II et elle lui a tenu ensuite facilement le pas. Maboul II et Blarney, les seuls qui fussent alors en état de la poursuivre, n'ont rien regagné sur elle dans les 200 derniers mètres. On peut estimer qu'elle a battu Maboul II de six à sept livres. Maboul II, de son côté, a battu d'environ quatre livres Blarney auquel il rendait exactement le poids pour âge. De Maboul II, Beauté du Diable recevait en sus du poids pour âge et du poids pour sexe, seize livres. On pourrait donc, d'après cela, handicaper la pouliche à huit ou neuf livres de Blarney, et, poids pour âge mis à part, à douze ou treize livres de Maboul II. On ne peut conclure que la fille de Delaunay eût gagné la Poule d'Essai si elle s'y était présentée, et dans la même forme, car un handicapeur ne pourrait certainement placer Banshee au même niveau. Dans le Prix de Diane, où elle a figuré, d'ailleurs, honorablement, elle a eu contre elle la distance et aussi la tactique, toute différente ce jour-là de celle employée depuis : au lieu de la laisser s'étendre librement, on lui a imposé une course d'attente dans l'espoir de ménager sa pointe de vitesse. En fait, au lieu de s'user en avant en gagnant du terrain, elle s'est usée sans bénéfice aucun, coulée de la main de son jockey et ses ressources à l'arrivée n'en ont pas été plus sérieuses. Quant à Maboul II, nous le reverrons sur 1.600 mètres, à Deauville, dans le Prix du Cinquantenaire, aux prises avec Baldaquin et Dagor. La ligne fournie par Blarney paraît plutôt favorable aux jeunes.

L'intérêt a été aussi sérieux et même plus sérieux du côté des deux ans. Nous avons assisté aux débuts de Dorrit qui passe pour l'un des deux meilleurs, et même actuellement pour le meilleur des deux ans de l'écurie Vanderbilt. C'est un magnifique poulain de Maintenon, d'une taille exceptionnelle, qu'atteint même rarement un cheval tout formé : 1 m. 72. Il a fait tout ce que son entourage espérait de lui : d'un bout à l'autre, il a dominé la situation et, finalement, il l'a emporté très facilement. Le temps très remarquable, 52 s. 3/5, souligne la valeur de sa performance. Une autre débutante, Monetrie a pris derrière lui la seconde place. C'est une très belle pouliche par Doriclès et une fille de Flying Fox. Elle est le premier deux ans que met en ligne l'écurie J. Prat, qui a meilleur qu'elle en réserve, paraît-il. La troisième place est revenue au représentant de l'écurie Ed. Blanc, Sloughi. Sa défaite a été une très grosse déception pour son propriétaire qui, sur la foi d'essais remarquables, le tient en très haute estime. Déjà, le jour de ses débuts, il avait succombé contre Le Fornic et Le Cerbère. Il est très probable qu'il ne fait pas en public ce qu'il fait à la maison.

Stuart.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

Dimanche 27 Juillet. — *Cyclisme.* — Parc des Princes (Arrivée du Tour de France)

Dimanche 27 Juillet. — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte (Prix Eugène Adam).

Dimanche 27 Juillet. — *Aviron.* — Joinville (Grands Prix de la Marne).

Lundi 28 Juillet. — *Tennis.* — Wimbledon (Finale de la Coupe Davis).

Mardi 29 Juillet. — *Hippisme.* — Chantilly (Prix Turenne).

Samedi 2 Aout. — *Hippisme.* — Deauville (Prix de la Reine Mathilde).

RESULTATS TECHNIQUES

DU 14 AU 21 JUILLET

AVIATION

Jeudi 17 Juillet. — Bari. — L'aviateur Deroye vole de Milan à Bari et Brindisi (900 kilomètres), traversant l'Italie et battant le record du monde de distance sans escale avec passager.

Samedi 19 Juillet. — Rodez. — Gilbert vole sans escale de Villacoublay à Tournemire (600 kilomètres), en 5 heures.

Dimanche 20 Juillet. — Juvisy. — Brindejonc gagne le match qui l'opposait à Audemars et à Guillaux.

CYCLISME

Mardi 15 Juillet. — Tour de France. — *9e étape (Aix-en-Provence Nice, 356 kilomètres)* : 1. Lambot (13 h. 34 m. 26 s.); 2. Vandaele (13 h. 44 m. 48 s.); 3. Thys (13 h. 49 m. 35 s.); 4. Petit-Breton (13 h. 51 m. 58 s.); 5. Engel (14 h. 8 m. 44 s.).

Jeudi 17 Juillet. — Tour de France. — *10e étape (Nice-Grenoble, 333 kilomètres)* : 1. François Faber, en 13 h. 8 m. 37 s.; 2 Garrigou, en 13 h. 8 m. 37 s.; 3. Thys, en 13 h. 21 m. 35 s.; 4. Petit-Breton, en 13 h. 30 m. 23 s.); 5. Lambot, en 13 h. 30 m. 25 s.).

Samedi 19 Juillet. — Genève. — *La 11e étape du Tour de France Grenoble-Genève (325 kilomètres)* est gagnée par Buysse, en 12 h. 1 m. 42 s., devant Petit-Breton, en 12 h. 4 m. 32 s.

Dimanche 20 Juillet. — Vélodrome Buffalo. — *Challenge de la « Vie au Grand Air »* (amateurs, course-poursuite) : Le Club Athlétique de la Société Générale bat le Vélo-Club Nantais, en 5 m. 17 s. 4/5.

Course scratch (1.000 mètres) : 1. Friol.

Course d'une heure derrière motocyclettes : 1. Sérès, 71 kilom. 430m.; 2. Carmen, à 3 tours; 3. Shepperd; 4. Lavalade.

HIPPISME

Lundi 11 Juillet. — Saint-Cloud. — *Prix Hermit* (20.000 francs, 2.200 mètres) : 1. De Viris, au baron Gourgaud (J. Reiff); 2. Pantagruel. — P. M. : gag., 15 fr. 50; pl., 13 fr. 50; 22 fr. 50.

Dimanche 20 Juillet. — Saint-Cloud. — *Prix Trocadéro* (20.000 francs, 1.600 mètres) : 1. Beauté du Diable, au baron M. de Rothschild (Doumen); 2. Maboul II; 3. Blarney. — P. M. : gag., 68 francs; pl., 20 fr. 50, 17 francs, 28 fr. 50.

FAILLIOT, DANS LE CONCOURS DE L'ATHLÈTE COMPLET

Notre excellent confrère le Journal *a été bien inspiré en créant les épreuves de l'athlète complet. Organisé de façon impeccable par notre collaborateur Georges Prade, ce concours permet d'admirer chaque semaine des prouesses extraordinaires de la part de certains concurrents. Dans cette page, nous avons reproduit les courses et concours qui valurent à Failliot de s'attribuer 101 points.*

LE CONCOURS DE L'ATHLÈTE COMPLET

« Depuis les dernières Olympiades, nous déclara Bouin, je n'ai jamais rien vu de plus beau et de plus réconfortant que le Concours de l'Athlète Complet.» Cette opinion, donnée par celui qui s'y connaît peut-être le mieux en France en sport athlétique, prouve combien notre confrère le *Journal* eut raison d'organiser cette série d'épreuves qui, chaque dimanche, attira la multitude aux Tuileries, a Enghien, à Colombes, à Vincennes ou à Joinville. Ce qui, au début, semblait ne devoir être qu'un spectacle intéressant, devint un triomphe, grâce à l'organisation de notre excellent collaborateur, Georges Prade, et à la participation de champions remarquables, tels André, Failliot, Bergé, etc..., sans compter les exhibitions fournies par des spécialistes. La plus importante de ces dernières fut certainement celle donnée par Jean Bouin, le 14 juillet, à Vincennes, dans un handicap de 5.000 mètres, qu'il gagna avec facilité, malgré les fatigues d'un long voyage. La veille, dans la catégorie des professions libérales, Pierre Failliot avait totalisé 101 points, battant le record de la journée, mais laissant debout celui qu'a établi Georges André avec 113 points. Failliot, d'ailleurs, n'était pas au mieux de sa forme. Il sera intéressant de voir aux prises ces deux véritables athlètes complets dans la finale du Championnat de Paris, surtout lorsqu'ils seront opposés aux de Joinvillais et aux pompiers.

Le Gérant: Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin. Paris.